KOLLEKTIVTRAFIKENS VÄRDESKAPANDE

SPACESCAPE

11 feb 2026

Innehåll

SAMMANFATTNING 03

INLEDNING 05

Bakgrund ... 05

Mål för trafiken i Göteborg ... 05

Metodik ... 06

RÖRELSEFRIHET 07

Prioriterad kollektivtrafik förkortar restider ... 07

Världens mest bilfria städer har bäst kollektivtrafik ... 07

Världens bästa kollektivtrafikstäder ... 10

HUSHÅLLSEKONOMI 15

Kollektivtrafik kan halvera transportkostnader ... 15

Kollektivtrafik kan halvera bilinnehavet ... 16

Kollektivtrafiken är en trygghetsförsäkring ... 17

EKONOMISK TILLVÄXT 18

Kollektivtrafikstäder har högre produktivitet ... 18

Världens rikaste städer har den bästa kollektivtrafiken ... 20

Kollektivtrafik och gångtrafik gynnar handeln ... 21

Mer bilvägar ger inte bättre tillväxt ... 23

FASTIGHETSUTVECKLING 25

Kollektivtrafikprojekt kan öka fastighetsvärden med 10–30 % ... 25

Kollektivtrafikens hållplatser höjer stadsmiljöns attraktivitet ... 27

Närhet till kollektivtrafik ökar bostäders värde med 10 % i Göteborg ... 27

Kollektivtrafik mer värdeskapande för kontor än biltillgänglighet i Göteborg ... 28

LIVSKVALITET OCH HÄLSA 29

Städer med högst livskvalitet har bäst kollektivtrafik ... 29

Kollektivtrafik ger fler steg per dag ... 30

Kollektivtrafik minskar död och trafikolyckor ... 30

SOCIAL INKLUDERING 32

Kollektivtrafiken skapar möten som bygger tillit ... 32

Kollektivtrafiken motverkar segregationen ... 33

Kollektivtrafik främjar barns och äldres självständighet ... 33

SJU PUNKTER FÖR FRAMTIDENS KOLLEKTIVTRAFIK I GÖTEBORG 35

REFERENSER 37

Sammanfattning

Denna rapport, framtagen av Spacescape i samarbete med BBDO, på uppdrag av Västtrafik, visar hur kollektivtrafiken spelar en central roll för stadens, regionens och samhällets utveckling. Den bygger på internationell forskning, empiriska studier och jämförande statistik och beskriver hur kollektivtrafik skapar värden som rörelsefrihet, närhet, tillväxt, livskvalitet, hälsa och social inkludering. Beräkningar har även genomförts av konsekvenserna av ett scenario där andelen kollektivtrafikresor ökar med 25 % i Göteborg (Göteborg-Mölndal-Partille), vilket är Göteborgs stads målsättning till 2035.

Kollektivtrafik ger rörelsefrihet för alla

Städer med stark kollektivtrafik har lägre bilberoende och högre tillgänglighet för alla grupper i samhället. Världens mest bilfria städer är de med bäst kollektivtrafik, som t.ex. Zurich, Singapore, Wien, Bern. Över hälften av variationen i bilresande mellan städer kan förklaras av kollektivtrafikandelen. När kollektivtrafiken prioriteras på vägar och gator minskar restider och bilberoendet. Om andelen kollektivtrafikresor ökar med 25 % skulle Göteborg få liknande resemönster och färdmedelsfördelning som nämnda världsstäder, som också rankas som världens bästa städer mätt i livskvalitet (quality of life).

Kollektivtrafik kan halvera transportkostnaderna

Hushåll i kollektivtrafiknära lägen kan lägga mycket mindre av inkomsten på transporter än hushåll i bilberoende områden. Kollektivtrafik kan halvera både hushållens transportkostnader och bilinnehav. Bilberoende skapar ekonomisk sårbarhet som drabbar låginkomsttagare hårdast, där kollektivtrafiken blir en trygghetsförsäkring. Med 25 % ökat kollektivtrafikresande kan göteborgbilisterna spara 1,6 miljarder kr per år bara i bränslekostnader, i snitt 6 500 kr/bilägare/år tack vare minskat bilresande. Ett hushåll som säljer bilen kan spara 50 000–100 000 kr per år.

Kollektivtrafik är avgörande för regionens produktivitet och tillväxt

Välfungerande kollektivtrafik utvidgar arbetsmarknaden och ökar företagens tillgång till kompetens. Storstäder med stort kollektivtrafikresande hör till världens mest produktiva och ekonomiskt konkurrenskraftiga regioner. Mindre bilberoende frigör tid, mark och resurser som stärker ekonomisk tillväxt.

Med 25 % ökat kollektivtrafikresande kan Göteborg minska sina totala transportkostnader med 15 miljarder kr per år, alltså 150 miljarder kr på 10 år.

Kollektivtrafik höjer fastighetsvärdena mest

Investeringar i kollektivtrafik ökar fastighetsvärden, internationellt mellan 10–30 % nära spårstationer och hållplatser för stombussar. Svenska studier visar liknande effekter. I Göteborg förklarar närheten till kollektivtrafik omkring 10 % av bostadspriserna. Kollektivtrafiktillgängligheten är här dubbelt så värdeskapande på kontorsmarknaden jämfört med biltillgängligheten. Kollektivtrafiken bidrar idag med 12 miljarder kr till bostadsrätternas värde i Göteborg. En ökning av kollektivtrafikens servicenivå med 25 % skulle kunna innebära ytterligare 3 miljarder kr.

Kollektivtrafik räddar liv och hälsa

Kollektivtrafik bidrar till färre trafikrelaterade skador, ökad fysisk aktivitet och därmed minskad dödlighet. Städer med bra kollektivtrafik har bättre luftkvalitet och högre nivåer av vardagsrörelse. Socialt fungerar kollektivtrafiken som mötesplats i samhället och kan minska segregationen. 25 % ökat kollektivtrafikresande och minskad biltrafik kan innebära 210 färre skadade och ett mindre dödsfall i trafikolyckor per år i Göteborg.

Kort sagt. Kollektivtrafiken förbättrar ekonomin för hushåll och regioner, ökar fastighetsvärden, stärker social sammanhållning och höjer livskvaliteten. För Göteborgsregionen innebär detta att en modern prioriterad kollektivtrafik är en av de mest kraftfulla investeringarna för ett mer hållbart, inkluderande och ekonomiskt starkt samhälle.

Frågor?

Alexander Ståhle, projektansvarig
alexander.stahle@spacescape.se

5
520

Inledning

BAKGRUND

Synen på mobilitet har förändrats snabbt genom ny teknik, ändrade resmönster efter pandemin och framväxten av delnings- och mobilitetstjänster. Samtidigt kvarstår stora samhällsutmaningar som miljöbelastning, ojämlikhet och hårt belastade transportsystem. I debatten lyfts ofta tekniska lösningar som elbilen, men att dela fordon genom kollektivtrafik är fortsatt det mest resurseffektiva och hållbara sättet att transportera många människor.

I Västra Götaland är detta särskilt viktigt. Trängseln i och runt Göteborg försämrar framkomligheten för både biltrafik och kollektivtrafik, vilket påverkar tillgängligheten i hela regionen. En konkurrenskraftig kollektivtrafik kräver prioritering och ökad förståelse för dess samhällsnytta – inte minst att ökat kollektivt resande även förbättrar biltrafikens flöden.

Kollektivtrafiken omges samtidigt av myter och förenklade narrativ kring dess betydelse för tillväxt, attraktivitet, rättvisa och livskvalitet. För att möjliggöra välgrundade beslut behövs fakta, forskning och internationella exempel som visar kollektivtrafikens faktiska värden. Mot denna bakgrund har Västtrafik velat ta fram en studie som på ett tydligt och faktabaserat sätt belyser kollektivtrafikens direkta och bredare samhällseffekter, med särskilt fokus på internationella goda exempel.

MEDVERKANDE

Denna studie har genomförts av Alexander Ståhle, William Öman, Petter Streijffert, Vera Esaiasson, Joel Hernbäck och Sten Sedin på Spacescape, i samarbete med BBDO Nordics, på uppdrag av Västtrafik.

> ***En konkurrenskraftig kollektivtrafik kräver prioritering och ökad förståelse för dess samhällsnytta – inte minst att ökat kollektivt resande även förbättrar biltrafikens flöden.***

MÅL FÖR TRAFIKEN I GÖTEBORG

Idag har Göteborg en relativt hög kollektivtrafikandel sett ur ett svenskt perspektiv, men bilen är fortfarande det dominerande färdmedlet.

I kommunen är färdmedelsfördelningen (Trafik- och resandeutveckling 2024):

- Bilresor 42 %
- Kollektivtrafikresor 29 %
- Cykelresor 7 %
- Gångresor 22 %

Fördelningen visar tydligt att Göteborg redan i dag har ett mer kollektivtrafikorienterat resande än många andra mindre svenska städer, men att bilen fortfarande har en stark ställning i jämförelse med Stockholm och Malmö/Köpenhamn.

Mot denna bakgrund har Göteborgs Stad tagit fram en Trafikstrategi (2014). Strategin slår fast att stadens fortsatta tillväxt inte kan hanteras genom ökat bilresande, utan att gång, cykel och kollektivtrafik måste ta hand om merparten av både dagens och framtidens resor. Till år 2035 är målet att minst 35 % av alla resor ska ske till fots eller med cykel. Av de återstående, motoriserade resorna ska minst 55 % ske med kollektivtrafik. Jämfört med dagens nivå på cirka 29 % innebär detta att kollektivtrafikandelen behöver öka till 36%, det vill säga med omkring 25 %, vilket är en mycket omfattande förändring i både resvanor och transportsystemets kapacitet.

I kommunens Miljö- och klimatprogram (2021–2030) anges att kollektivtrafikandelen bör vara 37 % redan 2030 och det motoriserade vägtrafikarbetet ska minska med 25 % till år 2030 jämfört med år 2020. Det stämmer väl överens med trafikstrategins målsättningar, och är i nivå med moderna storstäder som exempelvis Stockholm och Wien. Detta innebär att kollektivtrafiken inte bara ska ta en större andel av dagens resor, utan även absorbera huvuddelen av den framtida resandeökningen i takt med att staden växer. Kollektivtrafiksystemet måste därför byggas ut kraftigt i både kapacitet och kvalitet. Eftersom kollektivtrafikandelen definieras som andel av de motoriserade resorna räcker det inte att kollektivtrafiken växer i absoluta tal – bilresandet kan inte fortsätta öka i samma takt.

Sammanfattningsvis innebär kommunens mål att kollektivtrafiken tilldelas en helt central roll i Göteborgs framtida mobilitet. Att öka kollektivtrafikandelen med cirka 25 % och minska biltrafiken med 25 % är ett ambitiöst och systempåverkande mål som förutsätter långsiktiga investeringar, tydliga politiska prioriteringar och en konsekvent genomförd stads- och trafikplanering. Frågan som vi ställer oss i denna studie är vad som skulle hända om Göteborgs Stad, inklusive Partille och Mölndals kommuner, förverkligade dessa mål.

METODIK

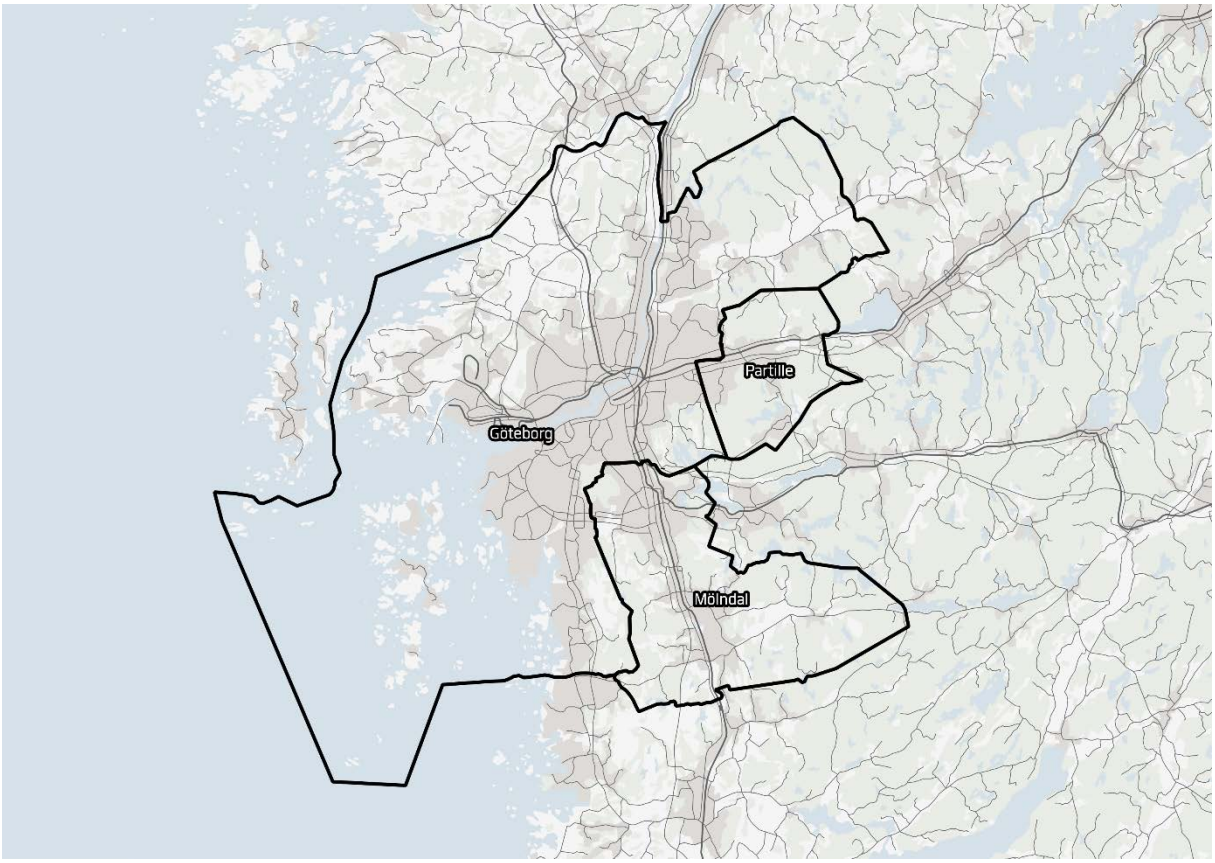
Studien bygger på en sammanställning av internationell forskning, jämförande statistik och empiriska exempel. Arbetet har utformats för att ge en bred och faktabaserad bild av kollektivtrafikens värdeskapande inom områden som ekonomi, hälsa, livskvalitet, social inkludering och stadsutveckling.

En litteraturgenomgång av etablerad forskning och systematiska studier inom transport, urban ekonomi och folkhälsa har genomförts. Fokus har varit att identifiera dokumenterade effekter av kollektivtrafik på rörelse, luftkvalitet, olycksrisker, social jämlikhet och ekonomisk utveckling.

Internationella data, såsom resvanor, BNP och livskvalitetsrankningar i ledande kollektivtrafikstäder har analyserats. Dessa data har använts för att belysa hur kollektivtrafiken samvarierar med livskvalitet, attraktivitet och ekonomisk robusthet. Även internationella och svenska studier om effekten av olika kollektivtrafikprojekt har sammanställts.

Ett antal scenarioanalyser har genomförts med utgångpunkt i Göteborgs Stads mål om 25 % ökad kollektivtrafikandel och 25 % minskat trafikarbete. Effekter har uppskattats på väntetider, BRP, fastighetsvärden och antal skadade i trafikolyckor. Beräkningarna har gjorts på det vi kallar Göteborg, vilket i denna studie innefattar Göteborgs Stad, Partille och Mölndals kommuner.

> ***Att öka kollektivtrafikandelen med cirka 25 % och minska biltrafiken med 25 % är ett ambitiöst och systempåverkande mål som förutsätter långsiktiga investeringar, tydliga politiska prioriteringar och en konsekvent genomförd stads- och trafikplanering.***



Studiens geografiska avgränsning av Göteborg – Göteborg Stad, Partille kommun och Mölndals kommun (GMP).

Rörelsefrihet

Bra kollektivtrafik skapar biloberoende genom att erbjuda full rörelsefrihet utan behov av egen bil. När människor kan nå arbete, skola, service och fritid snabbt, tillförlitligt och prisvärt utan bil skapas rörelsefrihet för alla. För att detta ska fungera måste kollektivtrafiken bära vardagens resor, för alla åldrar och tider på dygnet. Då kan även barn, unga och äldre resa självständigt, och rörelsefriheten blir inte beroende av att någon äger eller kör bil. Om kollektivtrafiken erbjuder liknande möjligheter som bilen blir det rationellt att avstå bilen. Bra kollektivtrafik kan omforma vardagsmobiliteten från bilberoende till verklig rörelsefrihet.

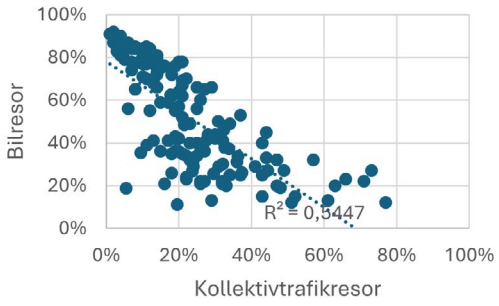
PRIORITERAD KOLLEKTIVTRAFIK FÖRKORTAR RESTIDER

Bättre pålitlighet och kortare restider förbättrar kollektivtrafikens attraktivitet. Körfält speciellt dedikerade för kollektivtrafik ökar effektiviteten i kollektivtrafiksystemet och förbättrar framkomligheten, särskilt under rusningstid och i områden med mycket trafik och hög trängsel. En rad studier har även visat att kollektivtrafikkörfält förkortar restider och minskar förseningar, vilket leder till ökad tillförlitlighet i kollektivtrafiken (Stephen 2022, Ben-Dor 2018, Kampitakis 2024). Enligt vissa uppskattningar kan införande av busskörfält minska restid och förseningar med över 10 % (Guangchuan 2020). Dynamiska busskörfält, som reserveras för bussar under vissa tider, men är tillgängliga för andra fordon vid övriga tidpunkter, kan minska restid och öka punktlighet för buss vid stora trafikflöden, med begränsad påverkan på övrig trafik (Olstam 2024). En översikt över tidigare studier pekar på att prioritering av kollektivtrafik kan öka den totala transportkapaciteten för en stadsgata med upp till 30–40 % jämfört med om samma körfältsyta används bara för privatbilism (Nilsson 2017). Detta eftersom buss och spårvagn har kapacitet att transportera fler personer på mindre utrymme.

Flera forskningsöversikter har visat att en väl utvecklad kollektivtrafikinfrastruktur generellt ger högre nivåer av gångtrafik (Durand 2011, Sallis 2016). Att hållplatser ligger nära och är lätta att ta sig till tryggt och säkert gör att människor i högre grad åker kollektivt och därmed rör sig mer till fots i gaturummet. Hållplatsernas lokalisering kan stödja kollektivtrafikresandet på flera sätt. Rätt placering kan förbättra effektiviteten och minska risken för förseningar genom att begränsa påverkan från på- och avstigning (Johari 2020). Flera studier har visat att hållplatser som är väl utformade, exempelvis vad gäller sittplatser, skyltning, realtidsinformation, belysning och cykelställ, tenderar att öka resenärers upplevelse av bekvämlighet, trivsel och orienterbarhet och därmed bidra till ökat kollektivtrafikresande (Chakour 2016, Fisal 2020).

VÄRLDENS MEST BILFRIA STÄDER HAR BÄST KOLLEKTIVTRAFIK

Vår analys av 150 globala storstäder visar ett tydligt samband mellan andelen bilresor och andelen kollektivtrafikresor. I de städer där en stor andel av resorna sker med kollektivtrafik är andelen bilresor generellt låg, och där bilandelen är hög är kollektivtrafikandelen låg. Drygt hälften av variationen i bilandelen mellan städerna kan förklaras av variationen i kollektivtrafikandelen i en enkel korrelation. För ett så komplext beteende som färdmedelsval är detta ett starkt samband. Kort sagt, satsar man på biltrafiken så får man en bilstad – satsar man på kollektivtrafiken så får man en kollektivtrafikstad.



Sambandet (54 %) mellan andel bilresor och andelen kollektivtrafikresor i 150 globala storstäder från Europa, Nordamerika, Sydamerika, Asien, Oceanien (Wikipedia, 2025, Modal Share).

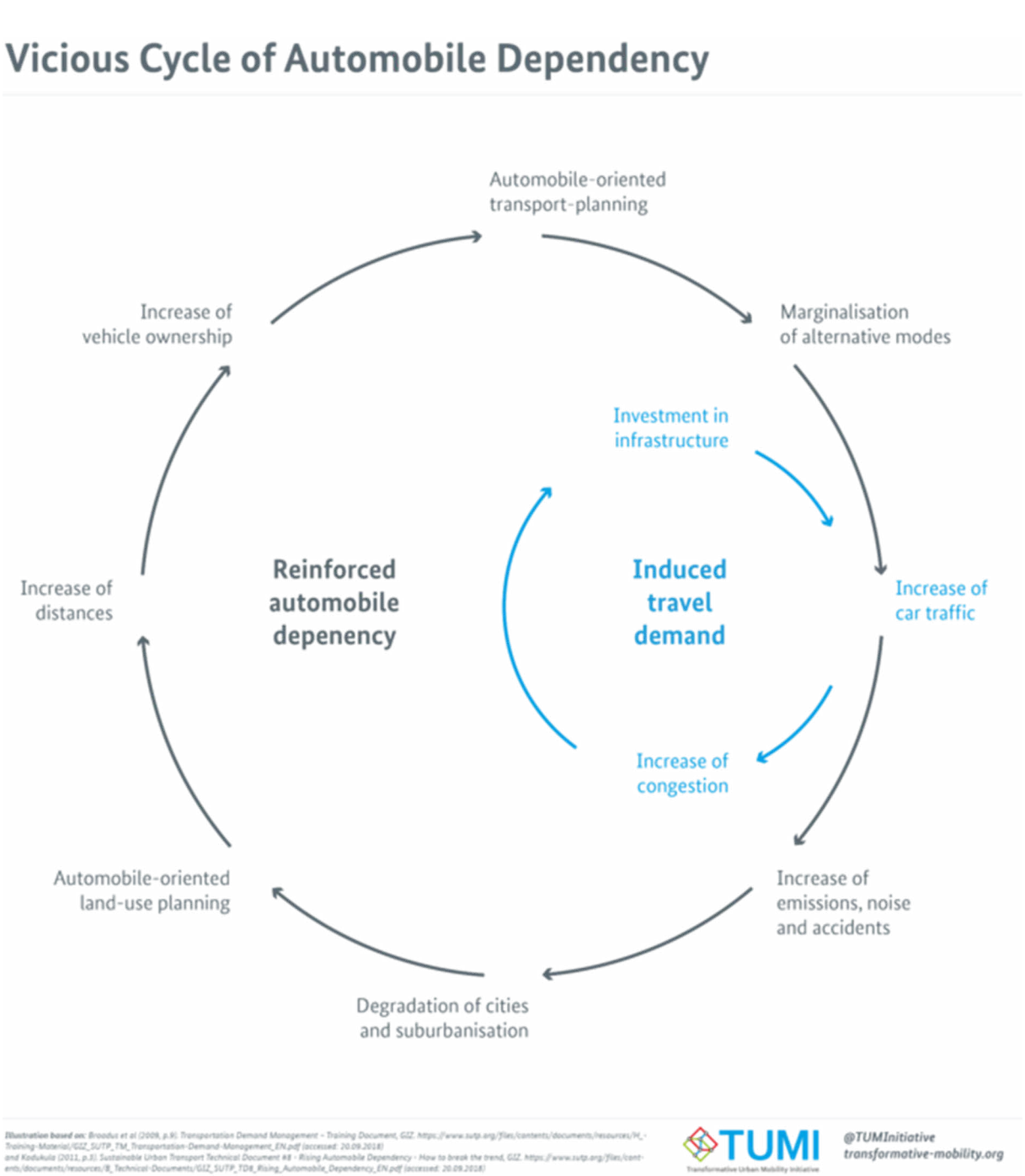
Sambandet (51 %) mellan kollektivtrafikresor och körda kilometer med bil (Suzuki et al 2013, World Bank Report).

Förklaringen till sambandet är att bil och kollektivtrafik i hög grad konkurrerar om samma typer av vardagsresor: arbete, studier, service, vård och fritid. När kollektivtrafiken erbjuder god rörelsefrihet – genom rimliga restider, hög turtäthet, tillförlitlighet och en acceptabel kostnadsnivå – blir den ett reellt alternativ till bilen. I sådana system kan hushåll i större utsträckning välja kollektivtrafik för sina dagliga resor och i vissa fall avstå från att äga bil. I miljöer där kollektivtrafiken är gles, långsam eller upplevs som osäker blir bilen däremot det enda praktiskt fungerande sättet att upprätthålla samma rörelsefrihet, vilket avspeglas i höga bilandelar.

Sambandet förstärks av att samma strukturella faktorer ofta påverkar de båda färdmedlens andelar i motsatt riktning. Hög bebyggelsetäthet, funktionsblandning, begränsad parkering och prioritering av kollektivtrafik i gaturummet tenderar att både stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och minska bilens attraktivitet. Motsatt utveckling – gles bebyggelse, god framkomlighet för bil, låg parkeringskostnad – gynnar bilresor och gör det svårt för kollektivtrafiken att erbjuda jämförbar tillgänglighet. När dessa faktorer verkar samlat uppstår stora och systematiska skillnader mellan städer, vilket syns i statistiken.

Det finns också indikationer på självförstärkande dynamik. I städer där många reser med bil uppstår ett politiskt och planeringsmässigt tryck att fortsätta investera i vägar och parkering, vilket ytterligare stärker bilens position. I system med hög kollektivtrafikandel blir det i stället mer motiverat att prioritera kapacitetsökningar och framkomlighet för kollektivtrafik. Detta kallas ”Den onda cirkeln för bilberoende”. Mest bilresande i världen har amerikanska bilstäder som Detroit, Houston, Dallas och Las Vegas, där drygt 90 % av alla resor sker med bil. Här saknas fungerande kollektivtrafik och det är praktiskt omöjligt att leva utan bil. Där är bilägande och bilresande inget fritt val utan ett livsnödvändigt tvång.

> ***”När kollektivtrafiken erbjuder god rörelsefrihet – genom rimliga restider, hög turtäthet, tillförlitlighet och en acceptabel kostnadsnivå – blir den ett reellt alternativ till bilen.”***



Bilsamhällets självförstärkande cykel (TUMI 2021).

VÄRLDENS BÄSTA KOLLEKTIVTRAFIKSTÄDER

I statistiken över andelen kollektivtrafikresor i staden är det några städer som särskilt sticker ut med synnerligen stort kollektivtrafikresande. Dessa städer rankas också i topp i globala index som Urban Mobility Readiness Index (Oliver Wyman Forum, UC Berkley 2025). Här följer en kort beskrivning och förklaring till hur världens bästa kollektivtrafikstäder fungerar och har skapats.

HONG KONG

Kollektivtrafikresor: 77 %
Befolkning: 8 milj

Hongkong bygger sin mobilitet nästan helt på kollektivtrafik. Cirka 11–12 miljoner resor per dag görs med kollektiva färdmedel, där spårtrafiken (MTR) är ryggraden och står för drygt hälften av alla kollektivresor. Bakomliggande faktorer är: mycket hög befolkningstäthet, kraftigt begränsat gatuutrymme och höga kostnader för bilägande. Staden har under lång tid prioriterat en spårburen huvudstruktur med bussar, minibussar och färjor som komplement. Systemet är integrerat med Octopus-kortet (kontaktlös betalning), har mycket hög punktlighet och hör till världens mest lönsamma trafiksystem. Sammantaget gör det att kollektivtrafiken inte bara är ett alternativ, utan det normala sättet att ta sig fram.

OSAKA

Kollektivtrafikresor: 61 %
Befolkning: 2,8 milj

Osaka är ett exempel på en japansk ”järnvägsstad”, där ett stort antal privata och offentliga järnvägsbolag tillsammans driver ett mycket tätt nät av pendeltåg, spårvagnar och tunnelbana, kompletterat med bussar. Tunnelbanan drivs av en offentlig aktör, men JR West och flera privata järnvägsbolag (Hankyu, Hanshin, Kintetsu m.fl.) driver parallella nät som både fungerar som regionalt pendelnät och stadsnära trafik. Gemensamma smarta kort och hög turtäthet gör att resenärerna får en upplevelse av ett sammanhängande system, trots flera operatörer. Hög befolkningstäthet i Kansai-regionen och historiskt starkt fokus på spårbundna lösningar ligger bakom den höga kollektivtrafikandelen.

SINGAPORE

Kollektivtrafikresor: 44 %
Befolkning: 6 milj

Singapore har som uttalat mål att bli ett ”bilfritt samhälle” och använder både utbyggd kollektivtrafik och kraftfulla styrmedel mot bil. Tunnelbanenätet kompletteras av ett finmaskigt bussystem och en hög grad av integrering i bytespunkter och biljettsystem. Samtidigt begränsas bilägande med hög fordonsskatt, och bilkörning prissätts genom trängselavgift (ERP).

Kombinationen av hög kollektivtrafikstandard och medvetet bilåterhållande skapar mycket starka incitament att välja kollektivtrafik, vilket ger höga resandetal och relativt låg bilandel för en så välbärgad stad.

ZURICH

Kollektivtrafikresor: 40 %
Befolkning: 1,5 milj

Zürich brukar lyftas fram som Europas kanske mest konsekvent planerade kollektivtrafiksystem. Grunden är: hög turtäthet, integrerade tidtabeller, enkel zonbaserad taxa och tydlig prioritering av spårtrafik och bussar i gaturummet. Resultatet är hög pålitlighet och korta bytestider. Staden har också medvetet hållit nere vägutbyggnad och parkering i centrala lägen. Man har bland annat beslutat att inte bygga fler motorvägar. Kombinationen av bra kollektivtrafik, tät stad och begränsat bilutrymme förklarar varför kollektivtrafikresandet är standard för alla grupper i samhället, för både låg- och höginkomsttagare.

STOCKHOLM

Kollektivtrafikresor: 36 %
Befolkning: 2,5 milj

Stockholm räknas som en av Europas mest välfungerande kollektivtrafikstäder. Det beror på en kombination av trafiknät, politiska beslut, stadsstruktur och kultur.

Stockholm har ett finmaskigt nät av tunnelbana, pendeltåg, bussar och tvärlinjer med hög turtäthet, vilket gör det enkelt att resa snabbt och utan bil. En tät bebyggelsestruktur, tydliga regionala noder och politiska beslut som trängselskatt och satsningar på kapacitetsstarka system stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft ytterligare. Ny tunnelbana och spårväg håller på att byggas och planeras i takt med att staden växer.

WIEN

Kollektivtrafikresor: 34 %
Befolkning: 3 milj

Wien kombinerar ett väl utbyggt nät av pendeltåg, tunnelbana, spårvagnar och bussar med en medveten prisstrategi. Den så kallade ”365-eurobiljetten” – ett årskort för 1 € per dag – har kraftigt ökat andelen invånare med årskort: från cirka 360 000 år 2012 till omkring 850 000 år 2020. Det har i sin tur ökat kollektivtrafikandelen och minskat bilresorna. Nätet är tätt och spårvägstrafiken har behållits som ryggrad, vilket ger korta avstånd till hållplatser och hög synlighet i stadsvardagen. Kombinationen av god tillgänglighet och låg tröskel ekonomiskt förklarar mycket av Wiens välfungerande kollektivtrafik.

BERN

Kollektivtrafikresor: 32 %
Befolkning: 0,4 milj

Bern har spårvagnar och bussar med hög turtäthet, god framkomlighet och ett väl integrerat biljettsystem som gör resandet enkelt. Stadens kompakta struktur och tydliga prioriteringar i gaturummet gör att kollektivtrafiken ofta är det snabbaste och mest pålitliga sättet att resa, vilket gör den till ett naturligt förstahandsval för många invånare. Samtidigt planeras nya stadsdelar direkt kring starka kollektivtrafikstråk, och bilinnehavet hålls nere genom aktiv parkeringsstyrning. Tillsammans skapar detta en stad där kollektivtrafiken är ryggraden i trafiknätet.

OSLO

Kollektivtrafikresor: 31 %
Befolkning: 1,4 milj

Oslo kombinerar ett välutbyggt nät av tunnelbana, spårvagn, buss och färjor med en tydlig klimatprofil. Staden är på väg att få ett helt eldrivet kollektivtrafiksystem: från 0 % elbussandel 2018 till cirka 80–85 % elbussandel 2024, och målet är att hela kollektivtrafiken ska vara utsläppsfri runt 2028. Samtidigt har man begränsat biltrafik i centrala delar, satsat på gång- och cykelinfrastruktur och gjort kollektivtrafik till förstahandsval för många resor. Detta ger både miljövinster och hög attraktivitet, vilket avspeglas i hög kollektivtrafikandel.

PARIS

Kollektivtrafikresor: 22 %
Befolkning: 12 milj

Parisregionen har ett av världens mest omfattande kollektivtrafiknät: tätt tunnelbanenät i innerstaden, pendeltåg och regionaltåg som bär pendlingen, samt ett växande nät av spårväg och bussar. Under de senaste åren har regionen investerat över 20 miljarder euro i Grand Paris Express, nya och förlängda tunnelbanelinjer, upprustning av pendeltågslinjer och modernisering av fordonsflottan. Från 2025 har man infört en förenklad zonfri taxa (2,50 € för tunnelbana/tåg/RER-resor inom hela Ile-de-France, 2 € för buss och spårväg). Paris har mycket hög kapacitet, god täckning även i förorter och relativt enkel prissättning.

LONDON

Kollektivtrafikresor: 21 %
Befolkning: 9 milj

London är ett tydligt exempel på en kollektivtrafikstad, en stad som i hög grad bygger på spårburen trafik, bussar och gång. Under senare år har systemet förstärkts genom stora satsningar som Elizabeth line (Crossrail), som kraftigt ökat kapaciteten i öst–västlig riktning, samt genom omfattande moderniseringar av tunnelbanan

(nya signalsystem, längre tåg och kapacitetsökningar på centrala linjer). Därtill pågår projekt som Bank Station Capacity Upgrade, som förbättrat ett av Europas mest belastade bytespunkter, och Northern Line Extension, som kopplar nya stadsutvecklingsområden till det befintliga nätet. Parallellt satsar staden på bussprioritering, nya elbussar, förbättrade hållplatslägen och sammanhängande gångstråk kring stationer.

SEX KVALITETER HOS VÄRLDENS BÄSTA KOLLEKTIVTRAFIKSTÄDER

Världens bästa kollektivtrafikstäder har geografiska och kulturella förutsättningar, men när man studerar dem samlat framträder ett tydligt mönster. Det handlar om ett paket av infrastruktur, styrmedel och kvaliteter som tillsammans gör kollektivtrafiken till det bästa och mest pålitliga resealternativet. Världens bästa kollektivtrafikstäder, som Hongkong, Singapore, Zürich, Wien, Paris, Oslo och Stockholm, har följande gemensamma kvaliteter.

1. Erbjuder kollektivtrafik som ett komplett system

I de ledande städerna fungerar kollektivtrafiken som ett samlat ekosystem med hög turtäthet, pålitliga bytespunkter och gemensamma biljettsystem. Resenärerna upplever att de rör sig i ett sammanhängande nät, oavsett operatör eller trafikslag. Denna systemhelhet minskar resefriktioner, gör byten självklara och sänker den totala kostnaden för att resa kollektivt.

2. Prioriterar kollektivtrafikens framkomlighet i den fysiska miljön

Bra kollektivtrafikstäder utformar sin infrastruktur så att bussar, spårvägar och tåg inte fastnar i bilköer. Det handlar om separerade busskörfält, spårkorridorer och signalprioritet. Rumslig prioritet gör att kollektivtrafiken blir snabb och pålitlig.

3. Använder styrmedel som gör bilen mindre nödvändig

Det handlar inte om att ”förbjuda bilen”, utan om att balansera tillgängligheten mellan färdmedlen. I städer som Singapore, Stockholm och Oslo kombineras kollektivtrafiksystemet med parkeringsstyrning, trängselskatt, låga hastigheter och begränsad vägutbyggnad.

4. Bygger tät och funktionsblandad bebyggelse nära kollektivtrafiken

Kollektivtrafikens effektivitet beror på hur många människor och funktioner som finns inom räckhåll. De bästa kollektivtrafikstäderna har tät stadsstruktur i de områden som trafikeras av kapacitetsstarka linjer. Tät bebyggelse, korta avstånd och funktionsblandning gör att kollektivtrafiken får många potentiella resenärer, vilket i sin tur gör det möjligt att hålla hög turtäthet.

5. Gör kollektivtrafiken enkel att använda

De bästa systemen har tydlig information, smidiga biljettsystem, god tillgänglighet och universell utformning. Tröskeln för att resa kollektivt blir låg. Det blir enkelt att fatta beslut i vardagen: att ta tunnelbanan, spårvagnen eller bussen kräver ingen planering.

6. Skapas långsiktigt och konsekvent

I dessa städer finns en tydlig kontinuitet i investeringar, planering och styrning. Systemen har byggts genom decennier av strategiska åtgärder. Kontinuiteten skapar stabilitet både i kvalitet och i invånarnas tillit.

Sammantaget kännetecknas världens bästa kollektivtrafikstäder av konsekvent trafikpolitik som gjort kollektivtrafiken till ryggraden i hela mobilitetssystemet. Det handlar om att organisera en stad där kollektivtrafiken naturligt blir det enklaste och mest tillförlitliga sättet att röra sig i vardagen.

> *”I de ledande städerna fungerar kollektivtrafiken som ett samlat ekosystem med hög turtäthet, pålitliga bytespunkter och gemensamma biljettsystem.”*

? Vad skulle hända om kollektivtrafik-resandet ökade med 25 % i Göteborg?

! Trafiken i Göteborg skulle bli mer lik topprankade storstäder som Wien, Zürich, Bern och Stockholm.*

* En ökning av kollektivtrafikresandet i Göteborg med 25 % innebär att öka andelen från 2 9% till 36–37 %. Andelen kollektivtrafikresor är 40 % i Zürich, 36 % i Stockholm, 34 % i Wien, 32 % i Bern.

? Vad skulle hända om biltrafiken minskade med 25 % i Göteborg?

! Kollektivtrafiken skulle gå 25 % snabbare och spara 625 000 timmar per år.*

* Spacescape har analyserat tidtabellerna för tre spårvagnslinjer (8,9,11) och fyra busslinjer (X4, 16, 17, 18) i Göteborg, hur restiderna skiljer sig åt mellan maxtrafik (ca kl 16) och mintrafik (ca kl 22). Detta är en relativt god representation av de reella restiderna och maxhastighet längs linjerna. Det visar sig att restiderna är i snitt 27 % (7–44 %) kortare under mintrafik (kväll) då hastigheten sannolikt är så hög som den kan vara.

I Tyréns Framkomlighetsrapport (2026) framkommer att en sänkning av medelhastigheten för 100 kollektivtrafiklinjer med ca 2 % (26,5 km/h till 25,9 km/h) skulle innebära cirka 50 000 fler timmar körtid per år. Om alla dessa linjer skulle gå i maxhastighet, alltså öka 25 %, skulle det följaktligen innebära 625 000 färre timmar körtimmar per år.

Hushållsekonomi

Transportkostnader är den näst största utgiften för svenska hushåll. Av de totala utgifterna lägger svenska hushåll i genomsnitt 22 % på boendet, 15 % på transport (SCB 2025). Internationell forskning visar tydligt att hushåll nära bra kollektivtrafik har markant lägre transportkostnader än hushåll i bilberoende områden. Studier från CNT/HUD och VTPI visar att kollektivtrafiknära hushåll äger färre bilar, kör kortare sträckor, och lägger mindre av inkomsten på transportkostnader. Forskningen pekar särskilt på tre nyckelfaktorer: god kollektivtrafik minskar bilinnehavet, förkortar körsträckorna samt gör transportkostnaderna mer förutsägbara och hanterbara för hushållen.

KOLLEKTIVTRAFIK KAN HALVERA TRANSPORTKOSTNADER

Internationell forskning visar att transportkostnaderna skiljer sig kraftigt mellan bilberoende och kollektivtrafiknära hushåll. Litman (2023) visar att kollektivtrafiknära hushåll kan ha 60–75 % mindre årlig körsträcka än glesa bilberoende hushåll. Hushåll i bilberoende områden lägger vanligtvis 18–25 % av sin disponibla inkomst på transporter, medan hushåll i kollektivtrafiknära och täta lägen ofta ligger på 8–12 %. En av de mest omfattande amerikanska källorna, CNT/HUD:s *H+T Index*, visar att hushåll i kollektivtrafiknära stadsdelar har ungefär halva transportkostnadsandelen jämfört med liknande hushåll i bilberoende förorter.

Europeisk forskning visar ett liknande mönster. En europeisk studie om transportfattigdom ser att transportutgifter över 20 % av inkomsten bör betraktas som ekonomiskt betungande för låginkomsthushåll och att bilberoende hushåll ofta hamnar över denna nivå (Mathews 2021).

OECD och VTPI har i jämförelser av internationella EU-rapporten Housing affordability and sustainability in the EU (ECSO/PwC, 2019) visar att transportkostnaderna stiger markant i perifera områden med svag kollektivtrafik, medan centrala och kollektivtrafiknära områden ger betydligt lägre totala boende- och transportkostnader.

Samma slutsatser återkommer i den svenska studien Bostadsläget (Spacescape 2023) som tydligt visar att transportkostnader är en starkt platsberoende utgift. I Stockholm, Göteborg och Uppsala utgör boende och transporter tillsammans 38 % av hushållens inkomster (25 % boende, 13 % transport). Rapporten visar att hushåll i kollektivtrafikstarka och centrala stadsdelar har betydligt lägre transportkostnader än hushåll i perifera bilberoende områden.
Ett hushåll som flyttar från en yttre förort till ett kollektivtrafiknära centralt läge kan minska sina sammanlagda boende- och transportkostnader med 20–55 %, trots högre bostadskostnader. Analysen i *Bostadsläget* visar att detta beror på kortare resor, lägre bilinnehav och lägre bilberoende i centrala lägen, medan transportkostnaderna i bilberoende områden blir en tung och svårpåverkad del av hushållsekonomin.

Sammantaget visar både internationell, europeisk och svensk forskning att god kollektivtrafik och tillgång till tät, funktionsblandad stadsstruktur är avgörande faktorer bakom lägre transportkostnader. Där kollektivtrafiken är konkurrenskraftig och vardagens funktioner finns nära, minskar både bilberoendet och hushållens ekonomiska sårbarhet.

KOLLEKTIVTRAFIK KAN HALVERA BILINNEHAVET

Att äga en bil är en stor hushållsutgift. Att äga och använda en bil i Sverige kostar i genomsnitt 5 000–8 000 kronor per månad. Kostnaden består främst av värdeminskning, bränsle/el, försäkring, service och parkering (konsumentguiden.se 2025).

Internationell och europeisk forskning visar tydligt att hushåll i kollektivtrafiknära täta stadsområden har betydligt lägre bilinnehav än hushåll i bilberoende miljöer. Enligt CNT:s och HUD:s analyser av hushåll i amerikanska storstadsregioner äger hushåll i kollektivtrafiknära områden i genomsnitt 60–70 % färre bilar än hushåll i bilberoende områden, även när man kontrollerar för inkomstnivå. Dessa skillnader ligger bakom den ofta använda schablonen att bilberoende områden i regel har 1,5–2,0 bilar per hushåll, medan kollektivtrafiknära områden tenderar att ligga på 0,4–0,8 bilar per hushåll (CNT 2022*)*. Liknande mönster återkommer i europeiska studier. En jämförande analys av hushållsdata i fem europeiska länder – Sverige, Nederländerna, Tyskland, Frankrike och Storbritannien – visar att 19–25 % av hushållen saknar bil, med tydligt högre andelar i städer och regioner med god kollektivtrafik och hög befolkningstäthet. Dessa resultat pekar på att bilinnehav inte bara påverkas av inkomster och livsstil, utan i hög grad av stadsstruktur och kollektivtrafikens tillgänglighet (Geurs, 2022*)*.

Plattformen Bostadsläget (Spacescape 2023, SCB 2023) visar att det finns stadsdelar i Stockholm, Göteborg och Uppsala som har så lågt bilinnehav som 0,2 (Kungsholms strand) till 0,3 (Heden) och så högt som 1,8 (Vallentuna) och 1,9 (Ale), mätt i bilar per hushåll. Det finns alltså sex gånger fler bilar per hushåll i Ale än i Heden. Förklaringen är både kollektivtrafik och gångavstånd till service och arbetsplatser. Att dessa lägeskvaliteter påverkar både bilinnehav och bilresande är väletablerat inom forskning om stadsform och resvanor (Ewing, Cervero, Naess mfl.). Att även småhusägande är förknippat med bilinnehav är också välkänt. Det beror delvis på en livsstil starkt förknippad med bilägande och bilresande, men även på lägesfaktorer som låg bebyggelsetäthet och brist på kollektivtrafik.

KOLLEKTIVTRAFIKEN ÄR EN TRYGGHETSFÖRSÄKRING

Alla inte har råd eller möjlighet att ta körkort eller äga en egen bil (pga ålder, funktionsvariationer mm.). För låginkomstgrupper innebär bilberoende ekonomisk sårbarhet och kollektivtrafik ekonomisk trygghet. Minskade transportkostnader frigör resurser till bättre boende, utbildning eller sparande, vilket direkt påverkar både välbefinnande och långsiktig hälsa. Forskningen är också tydlig med att kollektivtrafik är särskilt viktig för sårbara grupper. För äldre innebär kollektivtrafik möjligheten att delta i sociala aktiviteter, besöka vård och upprätthålla självständighet, vilket minskar risken för ensamhet och psykisk ohälsa (Mackett 2015). För unga ger den tillgång till utbildning, fritidsaktiviteter och sociala nätverk utan att vara beroende av föräldrars skjutsande, vilket ökar både rörelsefrihet och självständighet (Currie & Delbosc 2010).

Begreppet ”transportfattigdom” beskriver en situation där bristande mobilitet leder till minskad tillgång till arbete, utbildning och service, vilket i sin tur cementerar social och ekonomisk utsatthet (Lucas 2012). Forskning visar att detta skapar en negativ spiral: svag mobilitet —> färre möjligheter —> lägre inkomst —> flytt till perifert, bilberoende område —> ännu sämre mobilitet (Preston & Rajé 2007). Välfungerande kollektivtrafik är ett av de mest effektiva verktygen för att bryta denna negativa spiral.

Kollektivtrafik skapar ett betydande försäkringsvärde genom att ge hushåll och samhälle ett fungerande alternativ till bilen när livsvillkor förändras. I Sverige saknar cirka 25–30 % av den vuxna befolkningen körkort, och omkring 20 % av hushållen saknar bil, även i storstadsregioner.

För dessa grupper är kollektivtrafiken inte ett komplement, utan en grundförutsättning för tillgång till arbete, vård och samhällsservice.

För hushåll med bil fungerar kollektivtrafiken som en ekonomisk och social säkerhet. Ett vanligt exempel är en familj där en vuxen tillfälligt förlorar körkortet eller blir sjukskriven efter en olycka. Utan fungerande kollektivtrafik kan vardagsresor till arbete, skola och vård snabbt bli beroende av skjuts, taxiresor eller extra bilkostnader. Ett annat exempel är äldre hushåll där körförmågan gradvis försämras: i bilberoende områden leder detta ofta till social isolering och ökade omsorgsbehov, medan god kollektivtrafik möjliggör fortsatt självständighet och minskar behovet av kommunala insatser.

Även boendet som ekonomisk tillgång påverkas. Hushåll i bilberoende lägen är mer sårbara för förändringar i drivmedelspriser, bilkostnader och livssituation. Under perioder av höga drivmedelspriser har bilkostnaderna i Sverige ökat med tusentals kronor per hushåll och år, vilket snabbt kan göra ett i övrigt rimligt boende ekonomiskt ohållbart. I kollektivtrafiknära lägen finns däremot möjlighet att minska bilinnehavet eller helt avstå bil utan att förlora tillgänglighet, vilket gör både hushållens ekonomi och bostadsmarknaden mer robust.

Vid livsförändringar som separation, arbetslöshet eller ökade omsorgsbehov kan människor fortsätta delta i arbetsliv och samhälle utan att tvingas flytta eller bli beroende av informella lösningar. Detta stärker krisberedskap, arbetsmarknadens stabilitet och den sociala sammanhållningen – värden som sällan syns i traditionella kalkyler men som är centrala i ett resilient och jämlikt transportsystem.

? Vad skulle hända om biltrafiken minskade med 25 % i Göteborg?

! Göteborgsbilisterna sparar 1,6 miljarder kr per år i minskade bränslekostnader, i snitt 6 500 kr/bilägare/år. Ett hushåll som säljer bilen sparar ytterligare 50 000–100 000 kr/år.*

*Trafikverket anger värdet 12,3 kr/mil för drivmedelsrelaterade körkostnader för lätta fordon i nuläget, enligt PM Förutsättningar för fordon, drivmedel och körkostnader i Basprognos 2024. Inklusive övriga körkostnader (värdeminskning, förslitning av däck och andra komponenter samt arbetskostnad för reparationer) stiger kostnaden till 21,9 kr/mil.

Enligt Trafikanalys statistik om personbilar i bruk Fordon i län och kommuner 2023 finns det totalt cirka 245 000 personbilar i kommunerna Göteborg, Mölndal och Partille. Givet att 42 % av de 1,6 resor per person och dag görs som förare av bil, med en genomsnittlig reslängd på 17 km motsvarar det 25 % minskning av reslängden (enligt stadens mål) för samtliga bilister:

1,6 (resor per person och dag) × 42 % (resor med bil) × 17 (km körlängd) × 720 000 (invånare) × 25% (minskning) = 2 miljoner sparade km per dag = 2 × 12,3/10 × 365 = 900 miljoner kr i bränslekostnader per år, eller 2 × 21,9/10 × 365 = cirka 1,6 miljarder inklusive övriga rörliga kostnader per år. Fördelat över bilägarna, som kan likställas till antal bilar, är det ca 6 500 kr per år. Enligt Konsumentguiden.se kostar bilägande 50 000–100 000 kr per år (inklusive alla viktiga poster som värdeminskning, bränsle/el, försäkring, skatt, underhåll, service och andra löpande kostnader). Kostnaden för kollektivtrafik ingår inte i dessa beräkningar.

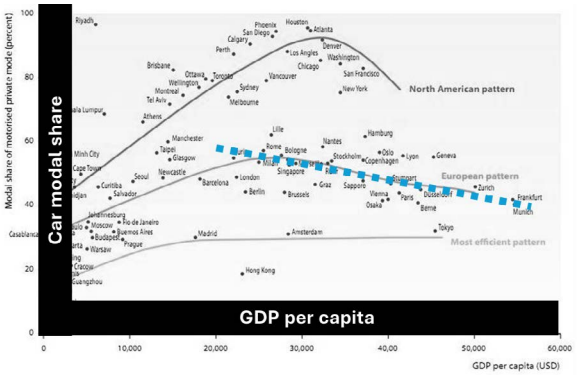
Ekonomisk tillväxt

Internationella organisationer som Världsbanken, OECD, FN/UN-Habitat, ITDP och World Economic Forum pekar samstämmigt ut kollektivtrafiknära stadsutveckling (TOD) som en motor för ekonomisk utveckling i städer. Världsbankens rapport *Transforming Cities with Transit* (Suzuki 2013) visar att tät, funktionsblandad bebyggelse runt högklassig kollektivtrafik skapar miljöer som både minskar bilanvändningen och ökar stadens ekonomiska konkurrenskraft, bland annat genom högre markvärden, större privat investeringsvilja och bättre förutsättningar för kunskapsintensiva verksamheter. Detta har även bekräftats i flera studier av bland annat Göteborg, Stockholm, Uppsala, Helsingborg (Spacescape & Evidens).

KOLLEKTIVTRAFIKSTÄDER HAR HÖGRE PRODUKTIVITET

OECD:s analyser av transport och produktivitet visar att investeringar i kollektivtrafik som förbättrar tillgängligheten inom en stadsregion stärker näringslivskluster, utvidgar arbetsmarknader och höjer därmed produktiviteten per arbetad timme (OECD, 2019; OECD/ITF, 2020). Detta stöds av en omfattande forskningslitteratur (Graham 2007, Melo et al. 2009) som visar att ökad tillgänglighet till täta urbana arbetsmarknader är en av de mest robusta drivkrafterna för produktivitetsökning i avancerade ekonomier. Även tillgänglighetsstudier som *Access Across America* (Owen & Levinson, 2015) visar hur restidsförbättringar i kollektivtrafiken systematiskt höjer produktiviteten i storstadsregioner genom att förkorta avståndet mellan företag och arbetskraft.

En av de mest konsekventa slutsatserna i forskningen är att städer med väl utbyggd kollektivtrafik och kompakt stadsstruktur lägger en väsentligt mindre andel av sin ekonomi på transporter än utglesade bilberoende städer.



BNP per capita och andel bilresor i städer i världen.

Stad	Andel av BNP till transporter	Andel kollektivtrafikresor	Andel bilresor
Houston	~14 %	~5 %	~90 %
Atlanta	~14 %	~7 %	~90 %
Los Angeles	~13 %	~10 %	~80 %
Detroit	~15 %	~5 %	~90 %
London	~7 %	~35 %	~35 %
Berlin	~7 %	~30 %	~30 %
Köpenhamn	~4 %	~30 %	~25 %
Wien	~5 %	~38 %	~27 %
Zürich	~5 %	~65 %	~30 %
Stockholm	~6 %	~35 %	~35 %

Andel av BNP som går till transporter och färdmedelsfördelning i ett urval av världsstäder (LSE Cities 2014)

LSE Cities (2014) visar att bilberoende städer som Houston eller Atlanta i praktiken "konsumerar" omkring 14 % av BNP i transportrelaterade kostnader, medan täta europeiska kollektivtrafikstäder som Köpenhamn, Zurich och Wien ligger kring 5 %. Detta är inte en följd av höga bensinskatter eller kulturella preferenser, utan av hur staden är organiserad: avstånd, täthet, markanvändning och transportsystem samverkar.

I bilorienterade städer uppstår ett dubbelt kostnadsproblem. För det första kräver den utspridda stadsstrukturen omfattande investeringar i vägar, parkering, ledningsnät och underhåll.

För det andra överförs en stor del av transportkostnaderna till hushållen i form av bilägande, drivmedel, försäkringar och tidsförluster i köer. Även vid låga bränslepriser förblir den totala kostnadsnivån hög, eftersom själva beroendet av bilen är inbyggt i stadens geometri. I kollektivtrafiktäta städer fungerar logiken tvärtom. Kortare avstånd, funktionsblandning och hög befolkningstäthet gör att kollektivtrafik, gång och cykel kan bära en stor andel av resorna till betydligt lägre kostnad per capita. Infrastruktur används mer intensivt, markåtgången är mindre och behovet av privata fordon reduceras kraftigt. LSE Cities (2014) visar dessutom att dessa kostnadsfördelar kvarstår även när bränslepriser standardiseras, vilket tydligt pekar på att det är infrastrukturen, inte prisnivåer, som är den avgörande faktorn.

Bristfällig kollektivtrafik och växande trängsel lyfts i OECD:s fallstudier som hinder för BNP-tillväxt, särskilt i storstäder där arbetsmarknadens funktionalitet beror på korta, pålitliga restider. UN-Habitat (2013) betonar därför att städer måste flytta fokus från ökad trafikvolym till bättre tillgänglighet till målpunkter genom kollektivtrafik och blandad markanvändning som minskar trängsel, som i flera studier uppskattas kosta städer 3–6 % av BNP, samtidigt som effektiviteten i stadens ekonomiska system stärks. Forskare som Litman (2023) och Stanley et al. (2011) framhåller att kollektivtrafikens ekonomiska bidrag ofta underskattas eftersom många av effekterna är indirekta: bättre social inkludering, högre arbetskraftsdeltagande, minskade kostnader för hushåll och ökad mobilitet för grupper som annars riskerar att stå utanför arbetsmarknaden. Denna typ av breda samhällsekonomiska effekter har även belysts av Lucas (2012, 2019), som visar att dålig tillgång till kollektivtrafik skapar transportfattigdom som hämmar både individuell och regional ekonomisk utveckling.

EN SNABBARE VÄXANDE ARBETSMARKNAD

Institute for Transportation and Development (2017) betonar att tät, kollektivtrafiknära stadsutveckling skapar ekonomiska fördelar genom att minska behovet av dyr infrastruktur per capita, reducera tidsförluster i trafiken och generera stabil efterfrågan på kollektivtrafik. Detta ligger nära slutsatserna i forskningen om tillgänglighet och arbetsmarknadsintegration som visar att förbättrad kollektivtrafiktillgång i europeiska storstäder minskar mobilitetsrelaterad ojämlikhet och ökar arbetsmarknadens funktionsområde, vilket i sin tur höjer både sysselsättning och produktivitet (Geurs 2022).

> ***Forskning visar att bilberoende städer skapar strukturella ojämlikheter, eftersom bilägande kräver både ekonomiska resurser, körkort, ålder och fysisk förmåga.***

Flera studier visar att kollektivtrafiknära stadsstrukturer ökar gång- och cykeltransporter, vilket både breddar arbetskraftens geografiska räckvidd och förbättrar befolkningens hälsa (Morency 2019, Sallis 2016). Forskning av Lucas (2012), Preston & Rajé (2007) och Litman (2023) understryker att god kollektivtrafik reducerar transportrelaterade hinder för arbete och utbildning, vilket är centralt för social inkludering och ekonomisk delaktighet.

Tillgången till mobilitet avgör i hög grad om människor kan nå arbete, utbildning, vård, kultur, service och sociala nätverk – och är därför en grundläggande förutsättning för deltagande i samhällslivet. Forskning visar att bilberoende städer skapar strukturella ojämlikheter, eftersom bilägande kräver både ekonomiska resurser, körkort, ålder och fysisk förmåga (Lucas 2012; Preston & Rajé 2007). Kollektivtrafiken minskar dessa barriärer och tillhandahåller ett mer jämlikt sätt att röra sig i vardagen.

En av de tydligaste effekterna gäller tillgången till arbetsmarknaden. I bilberoende städer har personer utan bil 60–80 % färre arbetstillfällen inom 45 minuters restid än bilister, vilket kraftigt begränsar deras ekonomiska möjligheter (Owen & Levinson 2015; OECD 2019). I städer med välutbyggd kollektivtrafik är skillnaden avsevärt mindre, och låginkomsttagare får den största mobilitetsvinsten. Flera studier visar att förbättrad kollektivtrafik ökar sysselsättningsgraden, särskilt bland unga, nyanlända och låginkomsttagare (UTIP 2017; Banister 2018). Kollektivtrafik fungerar därför som en ”arbetsmarknadsförstärkare”, särskilt för grupper som annars exkluderas.

World Economic Forum (2024–2025) kopplar samman städers mobilitetsstruktur med deras innovations- och tjänsteekonomier. Städer som Helsingfors, Amsterdam och Singapore lyfts fram som exempel där hög andel resor med kollektivtrafik, gång och cykel samvarierar med ökande attraktivitet för företag, investeringar och högkvalificerad arbetskraft. Detta är i linje med bredare urbanekonomisk forskning av Duranton & Turner (2012) och Florida (2017), som visar att täta städer utvecklar mer dynamiska, diversifierade och snabbväxande arbetsmarknader.

Sammantaget pekar forskningen på att välfungerande kollektivtrafik är en av de viktigaste strukturella faktorerna bakom regional tillväxt: den gör arbetsmarknaden större, matchningen mellan arbetstagare och arbetsgivare bättre och företagens tillgång till kompetens bredare. Det leder i sin tur till en snabbare, mer inkluderande och mer robust ekonomisk utveckling.

VÄRLDENS RIKASTE STÄDER HAR DEN BÄSTA KOLLEKTIVTRAFIKEN

Flera av världens bästa kollektivtrafikstäder ligger i världens rikaste länder.

Stad	Andel kollektivtrafikresor	Land	BNP per capita
Zürich	40 %	Schweiz	84 000 USD
Oslo	31 %	Norge	81 000 USD
Hong Kong	77 %	Kina SAR	70 000 USD
Singapore	44 %	Singapore	67 000 USD
Stockholm	47 %	Sverige	60 000 USD
Wien	34 %	Österrike	53 000 USD
Paris	22 %	Frankrike	44 000 USD

Andel kollektivtrafikresor (Wikipedia) och BNP per capita (OECD Data, www.oecd.org/en/data.html_2025)

Världsbankens rapport *Transforming Cities with Transit* (Suzuki 2013) visar att välfungerande kollektivtrafik i täta städer har starka samband med ekonomisk tillväxt. Forskningen som lyfts fram i rapporten visar att täta och lättillgängliga städer ofta uppvisar högre arbetsproduktivitet, eftersom människor och företag kan nå varandra snabbare och mer effektivt. Studier pekar också på att regioner med lägre bilresande per capita tenderar att ha högre BNP (BRP) per capita, vilket antyder att mindre bilberoende frigör tid, mark och resurser som i stället stärker den lokala ekonomin. Internationella jämförelser bekräftar bilden: städer som Zürich, Stockholm, Singapore och Hongkong kombinerar höga nivåer av kollektivtrafikresande med hög BNP per capita, vilket visar att omfattande kollektivtrafiksystem inte står i motsats till ekonomisk konkurrenskraft, snarare tvärtom.

Rapporten lyfter även att kollektivtrafik kan spela en aktiv roll i ekonomisk utveckling genom att öka tillgängligheten till stadskärnor, stärka deras roll som arbets- och innovationsnav och bidra till att bromsa decentralisering av arbetsplatser. Investeringar i kollektivtrafik kan också generera ökade mark- och fastighetsvärden, locka privat kapital och underlätta stadsförnyelse, vilket driver ytterligare ekonomisk aktivitet.

Sammantaget är väl integrerad kollektivtrafik och tät stadsutveckling både mer produktiv och mer konkurrenskraftig. Kollektivtrafik är en central komponent i en strategi för hållbar och inkluderande ekonomisk tillväxt.

BILINDUSTRISTADEN SOM GICK I KONKURS, OCH DEN SOM INTE GJORDE DET

Detroit är ett tydligt exempel på hur en stad kan hamna i ekonomisk kollaps när en utspridd, bilberoende stadsstruktur kombineras med ett ensidigt beroende av en industri som tappar konkurrenskraft. Stadens konkurs 2013 var kulmen på flera decennier av planeringsbeslut som gjorde ekonomin alltmer sårbar. Under första hälften av 1900-talet växte Detroit snabbt som centrum för den amerikanska bilindustrin. Ford, General Motors och Chrysler skapade hundratusentals arbetstillfällen och höga löner, vilket möjliggjorde en snabb urban expansion. Staden nådde sin befolkningstopp kring 1950 med nära två miljoner invånare och byggdes för fortsatt tillväxt. Samtidigt utvecklades Detroit till en extremt bilorienterad stad med låg täthet, stora avstånd och omfattande väginfrastruktur.

Bilberoendet cementerades, och än i dag sker över 90 % av alla resor med bil, medan kollektivtrafiken står för omkring 2 %. När bilindustrin försvagades från 1970-talet förändrades förutsättningarna drastiskt. Automatisering, global konkurrens och återkommande kriser minskade sysselsättningen kraftigt, och staden förlorade hundratusentals industrijobb. Samtidigt flyttade stora delar av medelklassen till förorter med billigare bostäder och lägre skatter. Jobb, handel och investeringar följde efter, vilket ytterligare urholkade stadens skattebas. Trots den kraftiga befolkningsminskningen behöll Detroit i stort sett samma geografiska utbredning och infrastruktur. Vägar, ledningsnät och kommunal service var dimensionerade för en stad dubbelt så stor som den nuvarande, vilket gjorde kostnaderna per invånare mycket höga. När intäkterna minskade sköts underhåll upp och servicen försämrades, vilket i sin tur drev på utflyttningen. Fastighetsvärden kollapsade, tomma hus och övergivna kvarter blev vanliga och skatteintäkterna sjönk ytterligare.

År 2013 ansökte Detroit om konkurs med skulder på cirka 18 miljarder dollar – den största kommunala konkursen i USA:s historia. Konkursen var inte enbart ett resultatet av ekonomisk misskötsel, utan av en stadsmodell som visade sig extremt sårbar när tillväxten upphörde.

Detroit illustrerar därmed en central lärdom för stads- och transportplanering: bilberoende, glesa städer är dyra att driva och särskilt riskfyllda vid ekonomisk omställning.

München ligger i centrum av Tysklands bilindustriregion och är hemstad för BMW, men stadens fysiska struktur och planeringslogik har aldrig formats kring bilen. Tvärtom har München sedan andra världskriget konsekvent byggts som en kollektivtrafikorienterad, tät och funktionsblandad stad. Efter kriget stod München inför samma vägval som många västliga städer: att anpassa stadsstrukturen till bilens framväxt eller att vidareutveckla den befintliga, kompakta stadsväven.

I stället för att låta motorvägar skära genom innerstaden valde München att bevara gatunätets kontinuitet och styra större trafikleder runt snarare än genom stadskärnan. Innerstaden och de centrala stadsdelarna skyddades från genomfartstrafik, vilket möjliggjorde fortsatt tät bebyggelse och höga markvärden. Samtidigt prioriterades stationsnära stadsutveckling. Utbyggnaden av S-Bahn och U-Bahn planerades inte som separata trafikprojekt, utan som ryggraden i stadens tillväxt. Nya bostadsområden, arbetsplatser och offentliga funktioner lokaliserades systematiskt i närhet till stationer, vilket minskade behovet av bil i vardagen. Den radiella S-Bahn-strukturen i kombination med en tät tunnelbana i innerstaden skapade ett finmaskigt system där stora delar av staden nås utan bil.

Stadens expansion skedde i huvudsak genom förtätning och komplettering, snarare än genom utspridd perifer tillväxt. Även nyare stadsdelar har byggts med relativt hög täthet, tydliga centrum, blandade funktioner och begränsad bilparkering. Parkeringsnormer har successivt sänkts, medan investeringar i kollektivtrafik, gång- och cykelinfrastruktur prioriterats. Detta har gett en stadsstruktur där avstånden är korta och flera vardagsfunktioner nås till fots eller med cykel. Spårvägssystemet har bevarats och moderniserats parallellt med tunnelbanan, vilket skiljer München från många städer som rev sina spårvägar under efterkrigstiden.

> *Forskningen visar att handelns ekonomiska bärkraft i innerstäder i hög grad är kopplad till kollektivtrafikens tillgänglighet, kapacitet och kvalitet, snarare än till bilens framkomlighet.*

Spårvägen används aktivt för att betjäna täta stadsdelar där tunnelbana inte är motiverad, och bidrar till en hög kollektivtrafiktäckning även ovan jord. München är idag en modern framgångsrik stad tack vare sin kollektivtrafik.

	Detroit	München
Befolkning	0,6 milj (1,8 milj 1950)	1,6 milj
Area	370 km2	310 km2
Andel bilresor	92 %	24 %
BNP per capita	35 000 EUR	86 500 EUR
Livslängd	72 år	83 år
Antal spårvagnar	6 fordon	106 fordon
Spårlängd	10 km	700 km

Jämförelse mellan Detroit och München (data från Wikipedia).

KOLLEKTIVTRAFIK OCH GÅNGTRAFIK GYNNAR HANDELN

I svenska stadskärnor är kollektivtrafiken en bärande struktur för handelns kundflöden. Till skillnad från bilen, som är effektiv i glesa periferier, är kollektivtrafik överlägsen i stadskärnor där många människor ska nå samma plats under begränsad tid. Forskningen visar att handelns ekonomiska bärkraft i innerstäder i hög grad är kopplad till kollektivtrafikens tillgänglighet, kapacitet och kvalitet, snarare än till bilens framkomlighet. Empiriska studier av europeiska stadskärnor visar att närhet till kollektivtrafikhållplatser är positivt korrelerad med butikslägens attraktivitet och retail-hyror, vilket i praktiken speglar högre omsättningspotential (Merten et al 2023). Endast 6 % av alla shoppingresor till Manhattan sker med bil (Transportation Alternatives 2006). Spacescapes analys av köpcentrumet Nordstan i Göteborg indikerar att ca 10 % av besökarna kommer till centrumet med bil, 90 % kommer alltså med gång, cykel och framförallt kollektivtrafik.

FOLK SOM GÅR HANDLAR OFTARE

Kollektivtrafikresor genererar gångflöden i båda ändar av resan. Detta är centralt för stadskärnans handel. Fotgängare har i genomsnitt högre benägenhet att: göra spontana inköp, besöka flera butiker per resa och kombinera ärenden (handel, service, restaurang). Studier visar att stadskärnor med stark kollektivtrafik och bra gångmiljö får högre fotgängarflöden och ökar potential för handel (Hass-Klau, 1993; Yoshimura, 2022). Kollektivtrafiken fungerar därmed som en multiplikator av gångtrafik, snarare än som ett isolerat transportsystem. I forskningen framgår att positiva effekter för handeln sällan uppstår genom bilrestriktioner isolerat.

Detroit

Bilindustristaden som satsade på bilinfrastruktur.

München

Bilindustristaden München som satsade på kollektivtrafik, cykel och gåvänlig stadsmiljö.

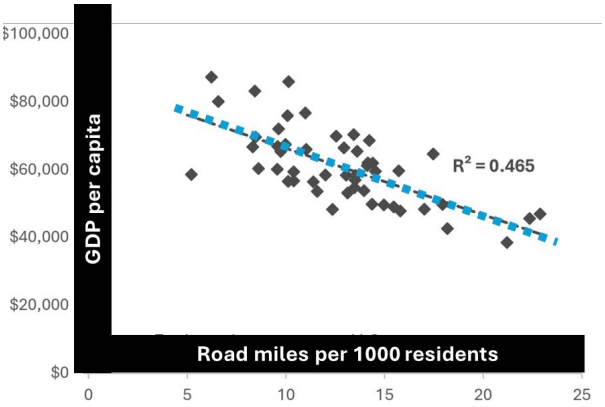
Effekterna uppstår när minskad biltrafik är en konsekvens av förbättrad kollektivtrafik. När kollektivtrafik tar över resandet frigörs gatuutrymme som kan användas till: bättre hållplatslägen, tryggare gångmiljöer, tydligare stråk mellan hållplats och handel. Studier visar att handel gynnas när kollektivtrafik och gång prioriteras samtidigt, vilket leder till ökade besöksvolymer och förbättrad vistelsekvalitet (Soni & Soni, 2016; Yoshimura, 2022).

KOLLEKTIVTRAFIKENS KVALITET AVGÖRANDE

Det är inte enbart tillgången till kollektivtrafik som spelar roll, utan även dess kvalitet. Hög turtäthet, pålitlighet, tydlig linjestruktur och attraktiva bytespunkter har direkt betydelse för hur ofta människor väljer att resa till stadskärnan (Merten et al., 2023). I svensk kontext, där många stadskärnor konkurrerar med externa handelsplatser, blir detta avgörande. En stadskärna med snabb och turtät kollektivtrafik kan i praktiken konkurrera med bilburna handelsresor genom att erbjuda: lägre mental tröskel, kortare upplevd restid, och högre bekvämlighet totalt sett. Erfarenheter från London visar att införandet av trängselavgift, i kombination med satsningar på kollektivtrafik, kraftigt ökade kollektivtrafikresandet till city. Vissa enskilda verksamheter påverkades kortsiktigt, men man kunde inte identifiera någon generell negativ effekt på den samlade detaljhandeln i centrala lägen (Quddus et al., 2007; Greater London Authority, 2005).
HUI har i flera rapporter visat att trängselavgifter i Stockholm och Göteborg inte har haft negativ effekt på stadskärnans handel. En viktig slutsats är att handelns långsiktiga utveckling följer tillgängligheten för majoriteten av resenärerna. I stadskärnan är det gång- och kollektivtrafiken.

MER BILVÄGAR GER INTE BÄTTRE TILLVÄXT

Köer och trängsel leder ofta till krav på ökad vägkapacitet. Traditionell trafikplanering utgår från att minskad trängsel ökar den ekonomiska produktiviteten och det sociala välbefinnandet genom att möjliggöra fler fordonsresor. Nyare forskning visar dock att när vägkapaciteten överstiger en optimal nivå kan den leda till negativa effekter, såsom inducerad efterfrågan och ineffektiv resursanvändning. Vilka mekanismer ligger bakom fenomenet ”försvinnande trafik” (evaporating traffic) , och vilka konsekvenser har detta för urban transportplanering? Trafikträngsel tenderar att upprätthålla ett jämviktsläge: när trängseln ökar anpassar resenärer sitt beteende genom att ändra restider, välja alternativa rutter eller byta färdmedel. En person som planerar en resa tvärs över staden kan till exempel välja att skjuta upp resan eller handla i en närbutik i stället för att åka till en mer avlägsen men billigare butik. Om en väg däremot byggs ut genereras fler resor under rusningstid, vilket leder till att trängseln återkommer. Detta fenomen beskrivs i rapporten *Generated Traffic: Implications for Transport Planning* av Todd Litman (2001).



BNP per capita och körda miles per capita i amerikanska stater (Litman 2025).

Många urbana resor har ett begränsat värde för användarna och är därför elastiska, det vill säga känsliga för förändringar i restid, kostnad och bekvämlighet. Traditionella transportekonomiska modeller antar ofta att alla resor är högt värderade och tillskriver därför stora samhällsekonomiska vinster till minskad trängsel. Forskning visar dock att omfattande vägutbyggnad och ökat bilinnehav per capita ofta hänger samman med lägre ekonomisk produktivitet. Detta till synes paradoxala samband analyseras i studien *The Mobility–Productivity Paradox* (Litman, 2021). Ur ett ekonomiskt perspektiv bör effektiv väg-prissättning spegla användarnas betalningsvilja för vägkapacitet. I praktiken skulle dock de flesta motorvägsutbyggnader inte klara ett sådant test. Bilister tenderar att stödja ökad kapacitet när den är subventionerad, men är ovilliga att betala de marginalkostnader som deras resor orsakar. Detta diskuteras i rapporten *The Roadway Expansion Paradox* (Litman, 2022). På samma sätt som förebyggande vård är mer kostnadseffektiv än att behandla sjukdomar, är strategier för efterfrågestyrning – såsom trängselavgifter och förbättrad kollektivtrafik – oftast mer effektiva än att bygga ut stadens vägar.

Hur elastiskt bilresandet är, och därmed hur effektiva prissättningsåtgärder blir, beror i hög grad på tillgången till alternativa färdsätt. I bilberoende områden är priskänsligheten låg eftersom realistiska alternativ saknas. Samtidigt underskattar konventionella trafikmodeller ofta nyttan av andra färdmedel än bil samt av mobilitetsåtgärder, vilket leder till en systematisk överskattning av nyttan av vägutbyggnad.

Den offentliga debatten om trängsel fokuserar ofta på dess olägenheter, men vägutbyggnader är i regel både samhällsekonomiskt ineffektiva och orättvisa. De innebär höga kostnader för skattebetalarna samtidigt som de främst gynnar en relativt liten grupp välbeställda pendlare från förortsområden. Dessutom blir lindringen av trängseln ofta kortvarig, eftersom inducerad efterfrågan återställer trafiknivåerna inom några få år.

? Vad skulle hända om kollektivtrafikresandet ökade med 25 % i Göteborg?

! BRP (BNP) ökar med 15 miljarder kronor per år, 150 miljarder på tio år, tack vare ökad transporteffektivitet.*

* Sambandet mellan kollektivtrafikandel och BRP (BNP) till transporter är tydligt (förklaringsgraden är 92 %) enligt siffror från LSE Cities 2014. För varje ökning av kollektivtrafikandelen med 1 procentenhet minskar BRP till transporter med ~0,25 procentenheter. En förflyttning från 29 % till 36 % i Göteborg kan således leda till besparingar på ~2,5 procentenheter i minskning av BRP till transporter. Givet Göteborg-Mölndal-Partilles BRP ≈ 615 miljarder SEK (ENS2010 enligt SCB 2023), kan 15 miljarder kronor per år i transportkostnader frigöras från hushållens ekonomi, offentliga budgetar, företagens transporter och produktiv tid – som kan läggas på andra saker än transporter.

Fastighetsutveckling

Investeringar i högkvalitativ kollektivtrafik, särskilt kapacitetsstarka system som spårväg, tunnelbana eller pendeltåg, leder systematiskt till ökade fastighetsvärden runt stationer och hållplatser. Detta visar flera forskningsrapporter. Förklaringen är att stationer och hållplatser skapar en rad positiva marknadseffekter som omedelbart kapitaliseras i priser på bostäder och lokaler. Den viktigaste drivkraften är ökad tillgänglighet. När restiderna till arbete, utbildning och service minskar stiger betalningsviljan markant. Samtidigt bidrar kollektivtrafik till kraftigt reducerade transportkostnader, eftersom hushåll med god tillgång till spårtrafik äger färre bilar och kör mindre. Dessa besparingar avspeglas direkt i högre fastighetsvärden. Fastigheter nära stationer betraktas dessutom som långsiktigt mer attraktiva och mindre riskutsatta, vilket ger en stabil investeringsprofil och därmed högre värdering över tid. Företagskluster nära kollektivtrafikhubbar har ofta högre hyror och lägre vakansgrad på grund av hög efterfrågan (Cordera 2019). Företag tenderar att prioritera platser som är lätta att nå för att attrahera och behålla kompetens.

Effekten förstärks när kollektivtrafikinvesteringar kombineras med kollektivtrafiknära byggande (TOD). Tätare bebyggelse, funktionsblandning och en uppgraderad offentlig miljö i stationernas närområde gör marken mer värdefull. Detta är också en central mekanism i Världsbankens analys av hur kollektivtrafik och markvärden samspelar i *Financing Transit-Oriented Development with Land Values* (Suzuki 2015), där just kopplingen mellan spårtrafik, förtätning och markvärdeökning lyfts fram som avgörande för långsiktigt hållbar stadsutveckling.

Slutligen fungerar offentlig spårtrafik som en stark investeringssignal till marknaden. När en stad bygger modern kollektivtrafik visar den att området prioriteras långsiktigt, vilket minskar risken för privata aktörer och fastighetsutvecklare. Det leder till omfattande investeringar i nya bostäder, kontor och service, och skapar en självförstärkande process där kollektivtrafik och fastighetsutveckling driver varandra.

KOLLEKTIVTRAFIKPROJEKT KAN ÖKA FASTIGHETSVÄRDEN MED 10–30 %

Vetenskaplig litteratur visar att kollektivtrafiksystem har positiva effekter på omkringliggande fastighetsvärden, där effekternas storlek varierar med systemtyp. Mikroekonomiska prismodeller och meta-analyser pekar på att spårvagnssystem (LRT) ofta är associerade med värdeökningar i spannet cirka 10–30 % närmast linjen, medan tunnelbane- och högkapacitetsjärnvägssystem i många fall kan ge ännu större värdeökning. Effekterna för BRT är generellt positiva men ofta något mindre än för spårbunden trafik (omkring 5–15 % där sådana siffror rapporteras). Effekterna avtar vanligtvis med avstånd från hållplats/station och är starkast inom ca 250–500 m (Debrezion et al., 2007; Mohammad et al., 2013; Suzuki et al., 2015; Caulfield & O'Mahony, 2016).

Värdeeffekten för nya spårprojekt är robust och upprepas i stad efter stad, från Bergen och Bordeaux till Vancouver och Tokyo. Kapacitetsstarka och stationsnära system som spårväg, tunnelbana och pendeltåg ger större och mer stabila värdeökningar än busstrafik.

Den fysiska strukturen, fasta spår och tydliga knutpunkter skapar långsiktighet och trygghet för investerare, vilket driver upp både efterfrågan och markvärden. I nästan alla fall skapades betydande privata investeringar i nya bostäder, kontor, handel och service i anslutning till linjerna. Effekten är särskilt tydlig i Bergen, Bordeaux, Amsterdam, Köpenhamn, Stockholm, Manchester och Freiburg där spårvägen har banat väg för helt nya stadsdelar.

Städer som Zürich, Wien, Freiburg, Tokyo och Hongkong visar att kollektivtrafikprojekt ger störst värdeökningar när de integreras med förtätning, funktionsblandning och högkvalitativa stadsmiljöer. Kollektivtrafik tillsammans med nya stadsplaner ger en multiplikatoreffekt som förstärker värdeökningen över tid. Internationella exempel som Hongkong, London och Portland visar att markvärdesökningar kan användas för medfinansiering av kollektivtrafikprojekt (land value capture). Det innebär att kollektivtrafiken delvis kan betala sig själv genom ökade fastighetsvärden och nya byggrätter. Erfarenheter från Stockholm, Bergen och Köpenhamn visar att värdeskapande effekter uppstår även i nordiska sammanhang. Det betyder att svenska städer som planerar nya spårvägar eller tunnelbanesatsningar kan förvänta sig liknande effekter, under förutsättning att projekten kombineras med tät, stationsnära stadsutveckling.

Bergen Bybanen har lett till nya exploateringar och signifikanta markvärdesökningar.

Stockholm Tvärbanan har lett till nya exploateringar och signifikanta markvärdesökningar.

> ***Städer som Zürich, Wien, Freiburg, Tokyo och Hongkong visar att kollektivtrafikprojekt ger störst värdeökningar när de integreras med förtätning, funktionsblandning och högkvalitativa stadsmiljöer.***

Le Tramway De Bordeaux har lett till stora nya exploateringar och signifikanta markvärdesökningar.

Nice Tramway T2 har lett till nya exploateringar och signifikanta markvärdesökningar.

Freiburg Stadtbahn har lett till stora nya exploateringar och signifikanta markvärdesökningar.

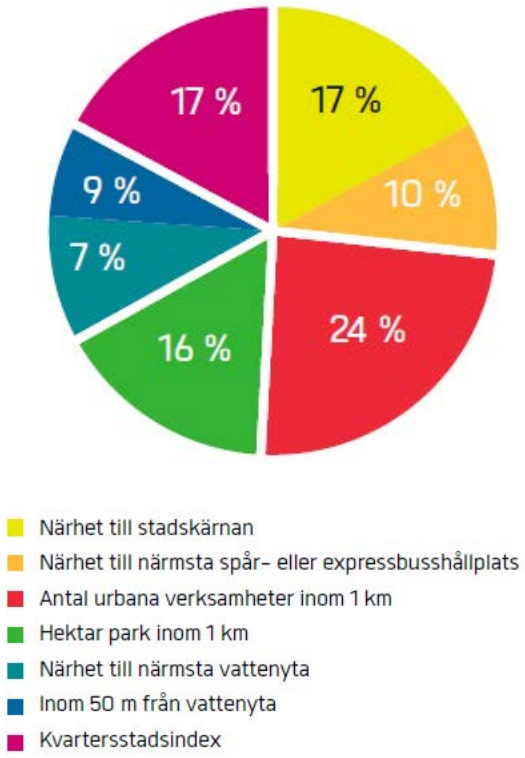
KOLLEKTIVTRAFIKENS HÅLLPLATSER HÖJER STADSMILJÖNS ATTRAKTIVITET

Anläggningar för kollektivtrafik, så som spårvägssystem, kollektivtrafikkörfält och hållplatser påverkar gatans karaktär och visuella identitet positivt. De stärker gatans attraktivitet, höjer områdets status och attraherar nya investeringar. Den visuella närvaron signalerar att kollektivtrafiken är välfungerande, vilket förbättrar områdets tillgänglighet och framkomlighet och stärker statusen (Pagliara 2011). Genom att understödja minskad bilanvändning och färre bilar i gatumiljön bidrar kollektivtrafiken till en bättre ljudmiljö, förbättrad luftkvalitet och mindre trängsel, vilket främjar stadslivet. Mindre biltrafik frigör yta för funktioner som trottoarer och sittplatser, vilket tenderar att förbättra upplevelsen och stärker viljan att befinna sig i gatumiljön för exempelvis fotgängare, cyklister, butiker, restauranger, och boende (Hassen 2016).

Hållplatsernas utformning och placering påverkar också upplevelsen av gatumiljön. Placeringen kan exempelvis bidra till att minska människors rädsla för brott (Loukaitou 1999). Gatans attraktivitet stärks av hållplatser som är säkra, lätta att nå, fria från trängsel och som erbjuder en väderskyddad och bekväm miljö. En ökad mängd fotgängare som rör sig till och från hållplatserna skapar också mer livliga gator, något som i sig bidrar till en säkrare och mer attraktiv gatumiljö (Hassen 2016). En studie av 30 byggprojekt för flerfamiljshus i Göteborg fann att kortare gångtid till den lokala buss- eller spårvagnshållplatsen var associerat med en högre andel bottenvåningar med verksamheter (Gregorowicz-Kipszak 2024).

NÄRHET TILL KOLLEKTIVTRAFIK ÖKAR BOSTÄDERS VÄRDE MED 10 % I GÖTEBORG

Studien *Värdeskapande stadsutveckling* (Spacescape & Evidens 2016) visar att kollektivtrafiken är en av de mest betydelsefulla lägesfaktorerna för både bostadsmarknad och kontorsmarknad i Göteborgsregionen. Närhet till spårtrafik och kapacitetsstarka busstråk ökar attraktiviteten i ett område, både genom förbättrad tillgänglighet i vardagen och genom att skapa stabila och långsiktiga förutsättningar för stadsutveckling. Dessa effekter fångas tydligt i de statistiska modellerna och bekräftar att kollektivtrafik är en central drivkraft bakom värdeskapande stadsbyggnad.



Stadskvaliteters förklaringsgrad för bostadsrättspriser i Göteborg (Spacescape & Evidens 2016).

Resultaten visar att bostadspriserna stiger markant i lägen med god kollektivtrafik. Avståndet till närmaste spårvagns- eller expressbusshållplats höjer bostadsrättspriserna med 10 %. En minskning av avståndet med en kilometer ger i genomsnitt en prisökning på omkring 1 600 kr per kvadratmeter (2016). För en normalstor lägenhet innebär det att värdet kan öka med över hundratusen kronor enbart på grund av en förbättrad kollektivtrafiknära position. Studien visar också att kollektivtrafiktillgänglighet utgör en av de viktigaste förklaringsvariablerna i bostadsrättsmodellen och väger ungefär lika tungt som flera andra centrala kvaliteter, exempelvis närhet till stadskärnan eller tillgången till urbana verksamheter.

Att bo nära en spårhållplats innebär kortare restider till arbete, studier, service och rekreation, vilket ökar efterfrågan och därmed värdet. Avståndet till stadskärnan är också en central faktor, och mätningen i gatunätet visar hur lätt det är att faktiskt förflytta sig, vilket ytterligare stärker kopplingen mellan kollektivtrafik och upplevd tillgänglighet. Studien visar också att boende i lägen med svag kollektivtrafik tvingas lägga betydligt mer tid och pengar på transporter. En pendlingstid på 30 minuter enkel resa innebär kostnader motsvarande cirka 3 300 kronor per månad i förlorad arbetstid, och i perifera områden tillkommer dessutom kostnader för bilägande.

När ett hushåll kan ersätta bilberoende med god kollektivtrafik frigörs ekonomiska resurser som i stället kapitaliseras i betalningsviljan för bostäder. Det innebär att kollektivtrafik inte bara handlar om mobilitet, utan också om hushållens ekonomi.

SAMMA MÖNSTER I STOCKHOLMSREGIONEN

Kollektivtrafiken är en av de starkaste värdedrivarna även på Stockholms bostadsmarknad. Studien *Värdering av stadskvalitet* (Spacescape & Evidens 2011) visar att bostäder som ligger nära spårbunden kollektivtrafik i genomsnitt är betydligt mer värda än bostäder längre bort. Enbart avståndet spelar stor roll: bostäder inom 500 meter från en station är i snitt cirka 1 370 kronor per kvadratmeter dyrare än bostäder utanför detta avstånd. Effekten kvarstår även när man kontrollerar för andra stadskvaliteter som närhet till park, lokalt utbud och socioekonomiska faktorer, vilket innebär att värdet faktiskt är kopplat till kollektivtrafikens tillgänglighet.

KOLLEKTIVTRAFIK MER VÄRDESKAPANDE FÖR KONTOR ÄN BILTILLGÄNGLIGHET I GÖTEBORG

För kontorsmarknaden är kollektivtrafikens betydelse minst lika framträdande. Analysen av närmare 350 kontorstransaktioner visar att tillgänglighet till arbetsmarknaden – som i hög grad beror på kollektivtrafik – är en av de mest avgörande faktorerna för hyresnivåer. En ökning av tillgängligheten med kollektivtrafik inom 30 minuter på 100 000 personer betyder knappt 250 kr per kvm och år i högre hyra (2016). En ökning av biltillgängligheten med 100 000 personer ger endast en ökning på cirka 110 kronor/kvadratmeter och år.

Den kollektiva tillgängligheten är således viktigare för att förklara hyresskillnader mellan olika kontorsmiljöer än biltillgängligheten i Göteborg.

När företag etablerar sig nära stationer kan de nå fler arbetstagare inom en rimlig restid, vilket ökar lokalernas attraktivitet och därmed hyrorna. Kontorsmarknaden förstärks också av klustereffekter. När kollektivtrafik knyter ihop arbetsplatser i en region skapas större och mer dynamiska kontorsmiljöer, där företag drar nytta av att ligga nära andra kontorsverksamheter. Resultaten visar att närhet till urbana verksamheter samt tydliga klusterstrukturer bidrar kraftigt till värdeökningen. I kombination med modern bebyggelse förstärker detta hur kollektivtrafiken lyfter kontorsmarknadens betalningsvilja.

SAMMA MÖNSTER I STOCKHOLMSREGIONEN

För kontorsmarknaden är effekten lika tydlig. 74 % av kontorshyrorna i Stockholmsregionen kan förklaras bara av kollektivtrafiktillgänglighet. Närhet till kollektivtrafik ökar tillgången till arbetskraft och gör läget mer konkurrenskraftigt, vilket ökar hyror och investeringsintresse. Företag söker sig till kollektivtrafiknära kluster där restiderna är korta och arbetsmarknaden bredare. Tillsammans innebär detta att kollektivtrafiken inte bara förstärker befintligt attraktiva lägen utan även skapar nya. När spårtrafik kombineras med förtätning och blandade funktioner uppstår helt nya värdestarka stadsdelar, vilket gör kollektivtrafiken till ett av de mest kraftfulla verktygen för både ekonomiskt och stadsbyggnadsmässigt hållbar utveckling i Stockholm. En stor del av Stockholms kommande stadsutveckling bygger på nya investeringar i tunnelbana (Nacka, Barkarby, Hagastaden, Arenastaden) och spårväg (Tvärbanan, Spårväg Syd).

? Vad skulle hända om kollektivtrafikresandet ökade med 25 % i Göteborg?

! Kollektivtrafiken bidrar idag med 12 miljarder kr till bostadsrätternas värde i Göteborg. En ökning av kollektivtrafikens servicenivå med 25 % skulle kunna innebära ytterligare 3 miljarder kr.*

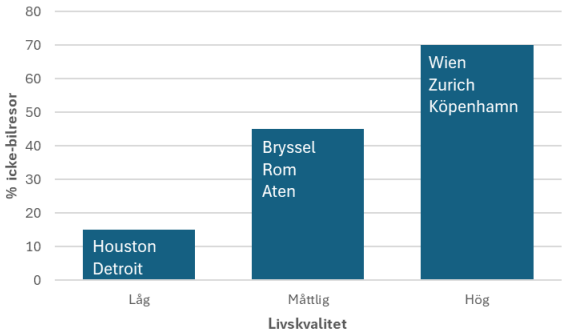
* Inom 500 meter från spårvagnshållplatser och stombusshållplatser finns ca 66 000 bostadsrätter.Det genomsnittliga försäljningspriset blir ca 45 800 kr/kvm. Den genomsnittliga bostadsstorleken i Göteborg är 60 kvm. Det totala bostadsvärdet fås genom att beräkna kvm priset X genomsnitt kvm X antal bostadsrätter, vilket motsvarar 120 miljarder kr. Kollektivtrafikens värdeskapande effekt är 10 %, vilket motsvarar 12 miljarder kronor.

Livskvalitet och hälsa

Livskvalitet i städer handlar i grunden om människors möjlighet att leva ett bekvämt, tryggt och meningsfullt liv med god tillgång till arbete, service, kultur och rekreation. Forskningen visar att kollektivtrafik har betydande positiva effekter på folkhälsan, både direkt och indirekt. Genom att öka vardagsmotionen, förbättra luftkvaliteten, minska olyckor, stärka social inkludering och sänka hushållens kostnader skapar kollektivtrafiken betydande hälsovinster både på individnivå och för samhället i stort.

STÄDER MED HÖGST LIVSKVALITET HAR BÄST KOLLEKTIVTRAFIK

FN och världshälsoorganisationen WHO definierar livskvalitet ungefär såhär ”Livskvalitet är människors välbefinnande och handlingsutrymme i livet, i relation till deras hälsa, sociala relationer, miljö, trygghet och möjlighet att forma sin vardag.” Det finns flera kända index för att mäta olika städers och platsers livskvalitet, enligt ungefär denna definition. De tre mest erkända och genombearbetade är från analysinstitutet Economist Inteligence Unit – Global Liveability Index, analysföretaget Mercer- Quality of Living och tidskriften Monocle – Livaeble Cites. Dessa tre mäter livskvalitet på lite olika sätt, men bygger på samma idé. Alla försöker fånga hur väl en plats fungerar i vardagen. Med hjälp av dessa tre rankinglistor från 2025 kan vi nu skapa en superranking över världens bästa städer mätt i livskvalitet, genom att summera städernas placeringar. Ju lägre summa desto högre totalplacering. Detta blir alltså en lista över de städer som kommit högst i alla tre rankninglistorna.



Andelen icke-bilresor (gång-, cykel-, kollektivtrafikresor) och indexerad livskvalitet i kända rankinglistor (Mercer Quality of Living, Economist Intelligence Unit’s Liveability Index, och Monocle Quality of Life Survey)

I de internationella livskvalitetsrankningarna återkommer samma mönster: städer som placerar sig högt kännetecknas nästan alltid av välfungerande, kapacitetsstark kollektivtrafik och lågt bilberoende. Wien, Zürich, Köpenhamn, Singapore och Stockholm är återkommande toppstäder och utmärks alla av moderna, täta och integrerade kollektivtrafiksystem.

Kollektivtrafikens betydelse för livskvalitet kan sammanfattas med begreppet rörelsefrihet. När människor kan ta sig snabbt, tryggt och enkelt till arbete, utbildning, vänner, parker, kultur, sjukvård och stadsliv ökar deras upplevda livskvalitet i nästan alla dimensioner. Effektiva kollektivtrafiksystem minskar restider och gör vardagen mer förutsägbar, vilket direkt minskar stressnivåer och ökar återstående tid för fritid och familjeliv. Studier från OECD och WHO visar att lång bilpendling är en av de mest negativa faktorerna för både mental och fysisk hälsa, medan kollektivtrafik kombinerad med gång och cykel ger betydligt mer vardagsrörelse och lägre stress.

Bra kollektivtrafik förbättrar också den urbana miljön. Mindre biltrafik leder till bättre luftkvalitet, lägre bullernivåer och färre trafikolyckor, faktorer som väger tungt i livskvalitetsindex. Samtidigt gör kollektivtrafiknära strukturer att fler kan bo nära service, parker och kultur, eftersom täta och funktionsblandade stadsdelar blir möjliga när mobilitet inte kräver stora ytor för parkering och bilrörelser. I städer som Zürich och Wien har detta skapat ett positivt samband mellan mobilitet, social sammanhållning och närhet till stadens utbud: människor möts mer, deltar mer i stadslivet och känner sig mer delaktiga i det offentliga rummet.

När man sammanställer alla dimensioner: hälsa, ekonomi, miljö, socialt liv och individuell rörelsefrihet, är det tydligt varför kollektivtrafikstarka städer nästan alltid når toppresultat i internationella livskvalitetsrankningar. Kollektivtrafiken är en av de mest centrala strukturerna för att skapa ett liv där människor kan leva tryggt, miljövänligt, ekonomiskt hållbart och med god tillgång till stadens möjligheter. Med andra ord: bra kollektivtrafik skapar livskvalitet både direkt genom kortare och bättre resor, och indirekt genom att forma städer där människor kan leva mer av sina liv på sina egna villkor.

KOLLEKTIVTRAFIKRESANDE KAN GE 3000 FLER STEG PER DAG

En av de mest väldokumenterade hälsoeffekterna av kollektivtrafik är den betydande ökningen av vardagsmotion. Till skillnad från bilpendling är en resa med kollektivtrafik nästan alltid kombinerad med gång eller cykel i någon del av resan. Från promenaden till hållplatsen, byten mellan linjer och gångsträckan från stationen till slutdestinationen. Detta skapar en mängd rörelser över dagen som, när de genomförs regelbundet, får inverkan på hälsan. Forskning visar att kollektivtrafikresenärer går i genomsnitt 10–20 minuter mer per dag (Besser & Dannenberg 2005), alltså en stor del av WHO:s rekommenderade nivå på 30 minuter måttlig aktivitet per dag. Det motsvarar 1 500–3 000 fler steg per dag, vilket är en stor del av de 7000 steg per dag som rekommenderas för att ha god hälsa (Ding et al 2025). En annan studie visade att väl utbyggd kollektivtrafik har visat sig öka antalet steg per dag med 44–133 % (Karmeniemi 2018). Det innebär att kollektivtrafiken i praktiken fungerar som en folkhälsoinsats som bygger in fysisk aktivitet i vardagen, utan att människor behöver ändra sitt beteende eller sin livsstil aktivt.

Epidemiologiska studier visar att kollektivtrafikanvändare har lägre risk för övervikt och fetma jämfört med bilpendlare (Edwards 2007). En studie publicerad i American Journal of Preventive Medicine (Wen et al 2010) visar att personer som regelbundet använder kollektivtrafik har 44 procent mindre sannolikhet för att vara överviktiga, 27 procent mindre sannolikhet att ha högt blodtryck och 34 procent mindre sannolikhet att ha diabetes jämfört med dem som kör bil. Resultaten tyder på att den vardagsrörelse som uppstår när man går till och från hållplatser och stationer kan ha betydande hälsoeffekter. Liknande samband har observerats i flera länder, vilket gör resultaten robusta och överförbara till många olika stadsstrukturer. Effekten kvarstår även när forskare statistiskt kontrollerat för viktiga livsstilsfaktorer såsom utbildningsnivå, inkomst, ålder och sysselsättning (Saelens & Handy 2008). Detta betyder att det inte främst är ”hälsosammare människor” som väljer kollektivtrafik, utan att det är själva resmönstret som genererar hälsoeffekten. I bredare studier av samband mellan stadsstruktur och fysisk aktivitet konstaterar även Sallis et al. (2016) att tätare städer med hög kollektivtrafiktillgång uppvisar högre nivåer av vardagsrörelse och lägre förekomst av stillasittande livsstil.

Tillsammans pekar dessa resultat på ett tydligt samband: kollektivtrafik är inte bara ett transportmedel utan direkt hälsoskapande. När städer bygger ut kollektivtrafik bygger de samtidigt in en mer aktiv, mindre stillasittande vardag för sina invånare, något som har stor betydelse för folkhälsan på lång sikt.

KOLLEKTIVTRAFIK MINSKAR DÖD OCH TRAFIKOLYCKOR

Kollektivtrafiken förbättrar luftkvaliteten genom att minska volymen biltrafik, vilket är en av de viktigaste miljörelaterade hälsovinsterna i städer. Biltrafiken är en av de största källorna till partikelföroreningar ($PM_{2.5}$) och kväveoxider (NO_x), som båda är starkt kopplade till luftvägssjukdomar, hjärt-kärlproblem och förtida dödlighet. Forskningen visar att när städer investerar i kapacitetsstark kollektivtrafik, särskilt spårburen trafik, minskar biltrafiken i centrala och halvcentrala lägen på ett sätt som direkt förbättrar luftkvaliteten. Studier från europeiska och australiensiska städer visar att införandet eller utbyggnaden av sådana system kan reducera halterna av $PM_{2.5}$ och NO_x med 25–30 % (Giles-Corti et al. 2016; WHO 2021). Dessa förändringar får omedelbara hälsokonsekvenser.

Minskningar i luftföroreningar är direkt kopplade till färre astmaanfall, minskad förekomst av KOL, bättre lungfunktion och lägre risk för hjärtinfarkter och stroke. Flera vetenskapliga artiklar i tidskriften The Lancet visar att om en stad med höga trafikvolymer flyttar en betydande del av resorna från bil till kollektivtrafik kan 6–9 % av de förtida dödsfallen kopplade till luftföroreningar undvikas (Badland et al. 2017; Woodcock et al. 2009). Detta är inga marginella effekter, i en stad med en miljon invånare motsvarar det hundratals liv varje år. För Västra Götaland uppskattas luftföroreningar orsaka cirka 900 förtida dödsfall per år, varav 300 i Göteborg. (Arbets- och miljömedicin Göteborg, 2018). Totalt har hälsoeffekter orsakade av exponering för luftföroreningar bedömts ge samhällsekonomiska kostnader i Sverige på cirka 168 miljarder kronor år 2019 (IVL Svenska Miljöinstitutet, 2022).”

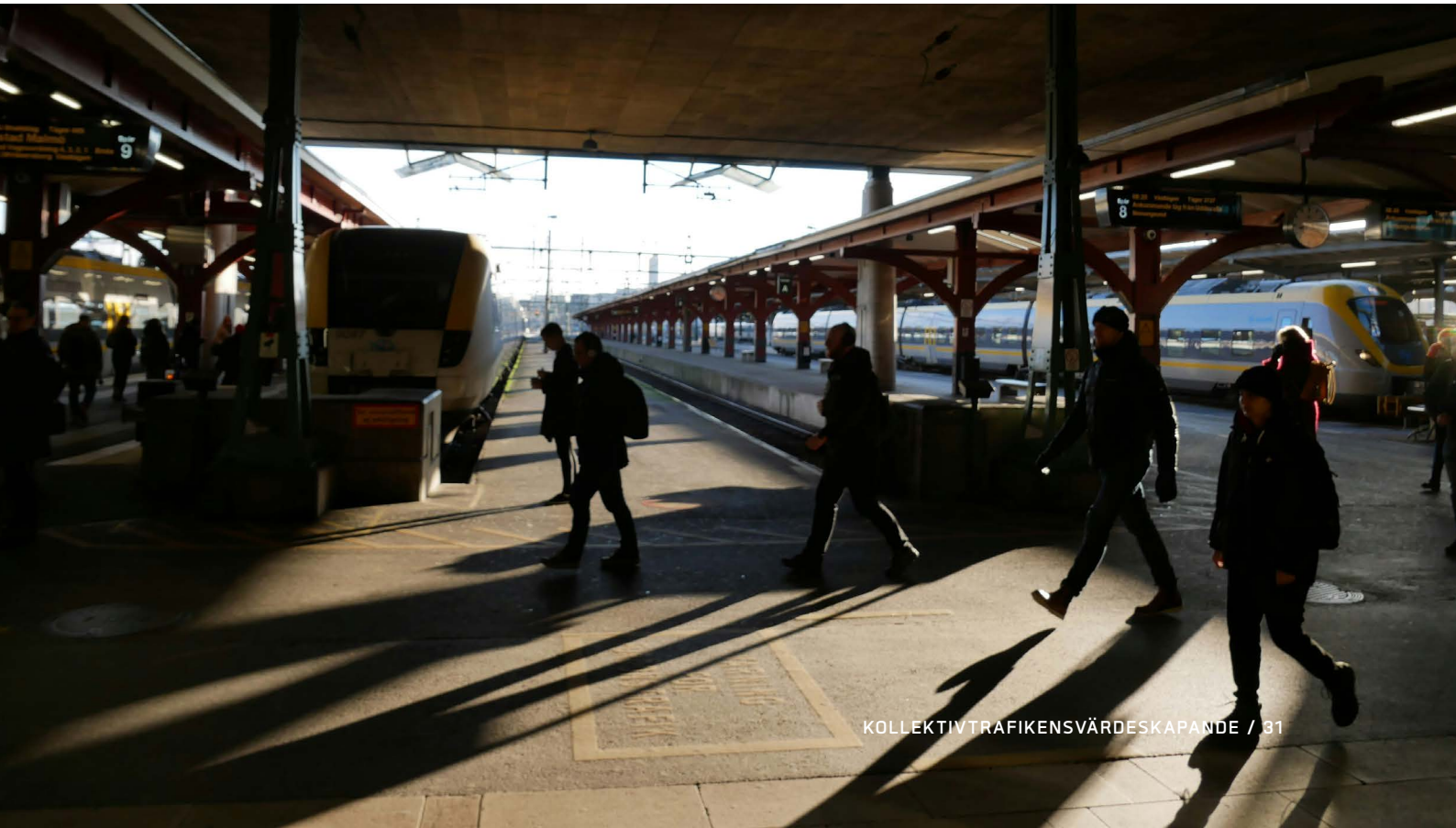
En annan välbelagd hälsoeffekt gäller trafiksäkerheten. Biltrafik är den dominerande orsaken till trafikrelaterade skador och dödsfall i städer. Kollektivtrafiken är ett av de säkraste transportsätten som finns, med markant lägre olycksrisk både för resenärer och för människor som rör sig i stadsmiljön. Studier visar att om 10 % av bilresorna ersätts med kollektivtrafik och gång sjunker antalet trafikolyckor med 5–10 % (Höye & Hesjevoll 2020). Minskade trafikolyckor innebär stora samhällsvinster: färre skador, lägre sjukvårdskostnader, minskade försäkringsutbetalningar och mindre mänskligt lidande. De största effekterna märks inte bara hos oskyddade trafikanter, som fotgängare och cyklister, utan även hos bilister själva, eftersom färre bilar genererar färre konfliktsituationer. Sammantaget innebär detta att satsningar på kollektivtrafik inte bara förbättrar rörligheten i staden, utan också har direkt ”livräddande” effekter.

Vad skulle hända om biltrafiken minskade med 25 % i Göteborg? ? !

2100 färre skadade och 10 färre döda i trafikolyckor på tio år. Det motsvarar samhällskostnader 3,5 miljarder på tio år.*

*Forskning visar ett tydligt samband mellan total körsträcka och antalet olyckor per år (Litman 2023, Jovanis och Chang 1986). Minskar fordonstrafiken 1 % så minskar trafikolyckorna med lika mycket. Enligt STRADA och Transportstyrelsen skadades 840 personer i vägtrafiken under 2024 i kommunerna Göteborg, Mölndal och Partille. En minskning av fordonstrafiken med 25 % skulle således innebära 210 färre trafikolyckor årligen. Under samma period omkom totalt 4 personer, en minskning med 25 % skulle alltså innebära ett färre dödsfall per år.

Enligt ASEK är den samhällsekonomiska kostnaden för ett dödsfall 44 miljoner kr, svårt skadad 8 miljoner kr och lindrigt skadad 0,4 miljoner kr. Cirka 15 % av alla skadade är med svåra skador och 85 % lindriga. Det innebär en total samhällskostnad för döda och skadade på cirka 350 miljoner kr per år.



Social inkludering

Kollektivtrafik spelar en central roll för social inkludering och jämlikhet i städer. Sammantaget visar forskningen att kollektivtrafik är en jämlikhetsmotor. Den skapar likvärdig tillgång till stadens möjligheter, minskar hushållens ekonomiska utgifter, stärker social sammanhållning och förbättrar livschanserna för grupper som annars riskerar att hamna utanför. Kollektivtrafik är därför inte bara en transportfråga – det är en central del av det socialt hållbara samhället.

KOLLEKTIVTRAFIKEN SKAPAR MÖTEN SOM BYGGER TILLIT

Kollektivtrafiken bidrar till social sammanhållning genom att skapa arenor där människor med olika bakgrund regelbundet möts. Stationer, hållplatser och kollektivtrafikfordon fungerar som gemensamma offentliga rum där vardagliga interaktioner sker, korta samtal, delade upplevelser och informell samnärvaro.

Forskningen visar att just denna typ av vardagskontakt, även när den är flyktig, stärker tilliten mellan grupper och motverkar social fragmentering (Jones & Lucas 2012). Kollektivtrafiken blir därmed ett socialt kitt i staden.

Även hållplatsmiljöer har betydelse för människors sociala relationer. Trivsamma, trygga och väderskyddade hållplatser kan stimulera social interaktion (Klinenberg 2018), både mellan människor som redan känner varandra och mellan främlingar (Epley 2014). Forskning visar att upprepade informella kontakter, även om de är korta och passiva, utgör en viktig grund för att sociala band och vänskap ska kunna utvecklas över tid (Leyden 2003). God hållplatsutformning kan därmed bidra till att motverka anonymitet, öka upplevelsen av trygghet och minska risken för skadegörelse och annan brottslighet (Zahnow 2024). Sammantaget skapar kollektivtrafiken en vardaglig social väv av möten och ögonblickskontakter som stärker stadens sociala kapital.

KOLLEKTIVTRAFIKEN MOTVERKAR SEGREGATIONEN

Bilresor är privata och isolerade. Bilberoende stadsdelar glider gradvis isär eftersom invånarna har få naturliga möten i vardagen. Forskning visar att när mobilitet bygger på isolerade färdmedel förstärks segregationen både fysiskt och socialt, särskilt i städer där bostadsområden redan är socioekonomiskt uppdelade (Geurs 2009; Boniface 2015). Genom att knyta samman olika stadsdelar skapar kollektivtrafiken förutsättningar för nya sociala relationer och ökad tillit mellan människor. En forskningsöversikt av Mouratidis (2020) visar att tillgång till kollektivtrafik generellt tenderar att stärka den sociala sammanhållningen inom ett område.

I städer med väl utbyggd kollektivtrafik korsar resmönster de barriärer som den segregerade bostadsstrukturen skapar. Pendling till arbete, skola, fritid och service gör att människor från olika stadsdelar möts i samma tåg, på samma plattformar och i samma stationsmiljöer. Stanley et al. (2011) visar att sådana "mobilitetsmöten" har en mätbar effekt på social inkludering, bland annat genom att öka upplevelsen av delaktighet och gemenskap i staden. Dessa effekter är särskilt viktiga i segregerade miljöer, där kollektivtrafiken ofta utgör det enda system som faktiskt binder samman grupper som annars lever åtskilda. När kollektivtrafiken är snabb, tillförlitlig och prisvärd blir den ett verktyg för att bryta isolering. Den ökar rörlighet över stadsdelsgränser och skapar bättre förutsättningar för både ekonomisk och social integration. På så sätt fungerar kollektivtrafiken som en strukturell motkraft till segregationen och bidrar till en mer sammanhållen och inkluderande stad.

KOLLEKTIVTRAFIK FRÄMJAR BARNS OCH ÄLDRES SJÄLVSTÄNDIGHET

Barns möjlighet att röra sig självständigt i vardagen är ett centralt mått på hur väl en stad fungerar som livsmiljö. Inom forskningen används begreppet *children's independent mobility* för att beskriva barns möjlighet att förflytta sig utan en vuxens sällskap, exempelvis till skola, fritidsaktiviteter och vänner. Flera studier visar att denna självständighet har minskat kraftigt i många länder under de senaste decennierna, i takt med ökat bilberoende, längre avstånd och ökad trafikintensitet (Hillman et al., 1990; Shaw et al., 2015). När kollektivtrafiken är tillgänglig, trygg och enkel blir den en viktig möjliggörare för barns rörlighet. Den gör det möjligt för barn att delta i vardagsliv och fritid utan att vara beroende av vuxnas skjutsning, vilket skapar värden på flera nivåer: ökad självständighet för barn, minskad tids- och stressbörda för familjer samt minskat bilresande i staden. Svensk transportforskning pekar på att kollektivtrafik bidrar till minskat bilberoende i hushåll och därmed också till minskat behov av så kallad "andrabil" som ofta motiveras av barnens resor (VTI, 2017).

Historiska jämförelser visar hur stark kopplingen är mellan stadsstruktur och barns frihet. I Storbritannien kunde majoriteten av barn på 1970-talet ta sig till skolan på egen hand, medan motsvarande andel i dag är betydligt lägre. Orsakerna är inte främst förändringar i barns förmåga, utan i trafikmiljö, avstånd och föräldrars riskupplevelser (Hillman et al., 1990; Shaw et al., 2015). Liknande mönster har observerats i flera västländer. Föräldrars upplevda trafiksäkerhet är avgörande för om barn tillåts resa själva. Studier visar att föräldrar fungerar som "grindvakter" för barns mobilitet, där hög trafikintensitet och osäkra trafikmiljöer kraftigt begränsar barns rörelsefrihet (Mitra & Buliung, 2014). Minskad biltrafik, säkrare gaturum och tillgång till kollektivtrafik är därför centrala faktorer för att återuppbygga barns självständiga resande.

Kollektivtrafikresor innebär i regel mer vardagsrörelse än bilresor, eftersom de kombineras med gång till och från hållplats samt byten.

För barn och äldre innebär detta ett viktigt tillskott av fysisk aktivitet i vardagen. WHO pekar ut aktiv transport som en nyckelfaktor för att motverka fysisk inaktivitet hos barn och äldre, som i dag är ett växande folkhälsoproblem (WHO, 2018). Studier visar att även måttliga ökningar av daglig rörelse har positiva effekter på barns och äldres fysiska och psykiska hälsa. När vardagsresor förutsätter tillgång till bil blir barns möjlighet att delta i idrott, kultur och sociala aktiviteter beroende av föräldrars ekonomi, arbetstider och körkort. Forskning och svenska myndighetsrapporter visar att förbättrad kollektivtrafik kan minska denna ojämlikhet genom att ge barn och äldre i olika socioekonomiska grupper likvärdig tillgång till stadens utbud (VTI, 2017; Trafikanalys, 2020).

När barn kan resa självständigt minskar familjers behov av skjutsning, vilket frigör tid och minskar stress i vardagen. Detta är särskilt betydelsefullt för ensamstående föräldrar och hushåll med oregelbundna arbetstider. Samtidigt bidrar minskad skjutsning till lägre biltrafik i rusningstid, vilket ger positiva effekter på trafiksäkerhet, luftkvalitet och framkomlighet.

Kollektivtrafikens värdeskapande för barn handlar i grunden om att återge barn rätten till staden. Samma sak gäller äldre som av hälsoskäl inte längre kan ta bilen.

Forskningen visar tydligt att barns och äldres självständiga rörlighet har minskat i bilberoende miljöer, men också att den kan stärkas genom tryggare trafikmiljöer, minskad biltrafik och tillgänglig kollektivtrafik. När barn och äldre kan resa själva ökar deras självständighet, hälsa och delaktighet, samtidigt som familjers vardagslogistik förenklas och samhället får breda välfärds- och hållbarhetsvinster.

> ***Minskad biltrafik, säkrare gaturum och tillgång till kollektivtrafik är därför centrala faktorer för att återuppbygga barns självständiga resande.***

Sju punkter för framtidens kollektivtrafik i Göteborg

Våra städer står inför ett vägval. Antingen fortsätter staden att anpassa sig efter biltrafiken med ökande trängsel, markanspråk och samhällskostnader eller så görs kollektivtrafiken till den självklara strukturen för stadens fortsatta tillväxt. Erfarenheter från Europa visar tydligt att städer som prioriterar kollektivtrafik får bättre framkomlighet, högre livskvalitet och större ekonomisk tillväxt.

Nedan följer tio samlade rekommendationer för hur kollektivtrafiken kan bli ryggraden i ett framtida samhällsbyggande.

1. Ge kollektivtrafiken fysisk framkomlighet överallt

Kollektivtrafikens attraktivitet avgörs i praktiken av hur snabbt, pålitligt och förutsägbart den tar sig fram jämfört med bilen. Det kräver egna körfält, konsekvent signalprioritet och väl utformade hållplatslägen, inte punktvisa lösningar. När bussar och spårvagnar tillåts fastna i samma köer som biltrafiken undergrävs hela systemets trovärdighet. Erfarenheten är entydig: där kollektivtrafiken rör sig snabbare än bilen väljer människor den, oavsett inkomst eller bilinnehav.

2. Bygg ut kapacitetsstarka system

Göteborgs tillväxt kräver trafikslag med hög kapacitet och tydlig struktur. Spårväg, regionaltåg och BRT-lösningar med full standard är överlägsna bussar i blandtrafik när det gäller både kapacitet, robusthet och stadsutveckling. Spårbunden trafik är dessutom lättare att prioritera fysiskt i gaturummet och skapar långsiktighet i planeringen. Täta avgångar, även kvällstid, är en förutsättning för minskat bilinnehav och ett verkligt normskifte i hur staden rör sig.

3. Låt kollektivtrafiken styra stadsutvecklingen

De mest värdeskapande lägena i staden är de som har hög tillgänglighet utan bil. Därför bör bostäder, arbetsplatser och service systematiskt lokaliseras kring hållplatser och stationer. När kollektivtrafiken planeras tidigt minskar bilberoendet redan från start. Omvänt leder bilbaserad planering till långa resor, större parkeringsytor och sämre stadsmiljöer.

4. Minska bilresandet genom styrmedel

Historien visar att ökad vägkapacitet skapar mer biltrafik, inte mindre trängsel. I kollektivtrafikstarka lägen bör parkering begränsas, prissättas tydligt och anpassas efter tillgänglighet. Trängselavgifter ska utformas så att de prioriterar framkomlighet för kollektivtrafik och nyttotrafik. Elbilar löser varken trängsel, markanspråk eller partikelutsläpp.

5. Prioritera trygghet, komfort och enkelhet

Trygga, väl belysta och väderskyddade hållplatser, god information och tillräcklig kapacitet ombord är avgörande, särskilt för kvinnor, barn och äldre. Trängsel, otrygga miljöer och bristande information slår hårdast mot dem som är mest beroende av kollektivtrafiken. Biljettsystemet skall också vara enkelt och rimligt i pris för att bli konkurrenskraftigt.

6. Säkerställ långsiktig finansiering och politisk uthållighet

Kollektivtrafik måste behandlas med samma långsiktighet som stora väg- och stadsutvecklingsprojekt. Det kräver stabil finansiering och tydliga investeringsramar över flera mandatperioder. Kombinationer av statliga medel, regional finansiering och värdeåterföring från markutveckling kan stärka genomförandekraften och minska ryckighet. Kommuner, Regionen, Trafikverket, transportföretag och näringsliv bör formulera gemensamma, mätbara mål för kollektivtrafikens andel, tillförlitlighet, trygghet och restider.

7. Kommunicera samhällsnyttan

Kollektivtrafik är inte bara ett transportsystem utan en samhällsinvestering som skapar hälsa, tillgänglighet, tillväxt och social inkludering. Denna breda nytta behöver kommuniceras tydligare, särskilt till näringsliv och fastighetsägare som ofta underskattar kollektivtrafikens betydelse för värdeskapande och attraktivitet .

Med konsekvent prioritering, tydlig styrning och modiga beslut kan kollektivtrafiken bli Göteborgs starkaste verktyg för att skapa en mer attraktiv och hållbar stad.

B2
312

Referenser

Badland, H. et al. (2017) 'Urban design, transport, and health', *The Lancet Urban Design Series*.

Banister, D. (2018) *Inequality in Transport*.

Ben-Dor, G., Ben-Elia, E. & Benenson, I. (2018) 'Assessing the impacts of dedicated bus lanes on urban traffic congestion and modal split with an agent-based model', *Procedia Computer Science*, 130, pp. 824–829.

Besser, L. & Dannenberg, A. (2005) 'Walking to public *Transit* and health', *American Journal of Preventive Medicine*.

Boniface, S., Scantlebury, R., Watkins, S.J. & Mindell, J.S. (2015) 'Health implications of transport: Evidence of effects of transport on social interactions', *Journal of Transport & Health*, 2(3), pp. 441–456.

Brunet, M. & Terral, L. (2017) *Property value effects of the Nice tramway*. Université Côte d'Azur.

Caulfield, B. & O'Mahony, M. (2016). 'The impact of light rail on residential property values: Evidence from Dublin', *Journal of Transport Geography*, 51, pp. 136–145.

Chakour, V. & Eluru, N. (2016) 'Examining the influence of stop-level infrastructure and built environment on bus ridership in Montreal', *Journal of Transport Geography*, 51, pp. 205–217.

CNT – Center for Neighborhood Technology (2010–2022) *Housing + Transportation Affordability Index (H+T): Methods and Sources Documentation*.

CNT (2020) *H+T Index: Housing and Transportation Affordability*.

Cordera, R., Coppola, P., dell'Olio, L. & Ibeas, Á. (2019) 'The impact of accessibility by public transport on real estate values: A comparison between Rome and Santander', *Transportation Research Part A*, 125, pp. 308–319.

Creutzig, F. (2015) 'Avoid–Shift–Improve and health co-benefits', *Nature Climate Change*.

Currie, G. & Delbosc, A. (2010) 'Modelling the social benefits of public transport'.

Debrezion, G., Pels, E. & Rietveld, P. (2007). 'The impact of railway stations on residential and commercial property value: A meta-analysis', *Journal of Real Estate Finance and Economics*, 35(2), pp. 161–180.

Ding, D. et al (2025) 'Daily steps and health outcomes in adults: a systematic review and dose-response meta-analysis', *The Lancet, Vol 10, Iss 8*

Durand, C.P. et al. (2011) 'A systematic review of built environment factors related to physical activity and obesity risk', *Obesity Reviews*, 12(5), e173–e182.

Duranton, G. & Turner, M. (2012) 'Urban growth and transportation', *Review of Economic Studies*, 79(4), pp. 1407–1440.

Edwards, R. (2007) 'Public transit, obesity, and medical costs: Assessing the magnitudes, *Preventive Medicine*.

Epley, N. & Schroeder, J. (2014) 'Mistakenly seeking solitude', *Journal of Experimental Psychology: General*, 143(5), pp. 1980–1999.

European Construction Sector Observatory (ECSO) & PwC (2019) Housing affordability and sustainability in the EU. Analytical Report

Fisal, S.F.M. & Sukor, N.S.A. (2020) 'Determinants for bus stop performance in Penang Island', *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 498(1).

Florida, R. (2017) *The New Urban Crisis*. Basic Books.

Geurs, K.T., Boon, W. & van Wee, B. (2009) 'Social impacts of transport', *Transport Reviews*, 29(1), pp. 69–90.

Geurs, K.T., Östh, J. & Thiombiano, B. (2022) 'Equity impacts of transport policies in five European countries', *European Transport Research Review*, 14(35).

Graham, D. (2007) 'Agglomeration economies and transport investment', *Journal of Transport Economics and Policy*, 41(3), pp. 317–343.

Greater London Authority (2005). *Working Paper 12: The congestion charge's impact on retail*. London: GLA.

Gregorowicz-Kipszak, J., Bröchner, J. & Hagson, A. (2024) 'Plans and outcomes for mixed use in new apartment buildings: A Gothenburg programme for suburban infills', *Urban Design International*.

Guangchuan, Y., Wang, D. & Mao, X. (2020) 'Modelling the modal shift effects of converting a general traffic lane into a dedicated bus lane', *Promet*, 32(5), pp. 625–637.

Göteborgs stad (2014) Trafikstrategi för Göteborgs stad,https://tekniskhandbok.goteborg.se/Arkiv/2023-1/2-forutsattningar/2c-trafikdata-och-dimensioneringsforutsattningar/2cb-framtida-trafikmangder-och-fardmedelsandelar/2cb1-fardmedelsfordelning-enligt-trafikstrategin/?utm_source=chatgpt.com

Hassen, N. & Kaufman, P. (2016) 'Urban street design and community engagement', *Health & Place*, 41, pp. 119–132.

Hass-Klau, C. (1993). *Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A review of the evidence*. London: Environmental and Transport Planning.

Hillman, M., Adams, J., & Whitelegg, J. (1990). *One False Move: A Study of Children's Independent Mobility*. Policy Studies Institute, London.

HUD – U.S. Department of Housing and Urban Development (2013) *Location Affordability Index Methodology*.

Höye, A K & Hesjevoll, I S (2020) 'Traffic volume and crashes and how crash and road characteristics affect their relationship - A meta-analysis', *Accident Analysis & Prevention, Vol 145*

ITDP (2017) *The TOD Standard 3.0*.

Johari, M., Keyvan-Ekbatani, M. & Ngoduy, D. (2020) 'Impacts of bus stop location and berth number on urban network performance', *IET Intelligent Transport Systems*, 14(12), pp. 1546–1554.

Jones, P. & Lucas, K. (2012) 'The social consequences of transport decisions'.

Jovanis, P.P. & Chang, H.-L. (1986) 'Modeling the relationship of accidents to miles traveled', *Transportation Research Record*, 1068, s. 42–51.

K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik (2021). *Digitalisering och inkludering i kollektivtrafiken – utmaningar för barn och unga*. K2 rapport.

Kampitakis, E., Katzilieris, K. & Vlahogianni, E.I. (2024) 'Reinforcement Learning for Efficient Bus Priority Systems', *Data Science for Transportation*, 6(2).

Karmeniemi, M. et al. (2018) 'The built environment as a determinant of physical activity', *Annals of Behavioral Medicine*, 52(3), pp. 239–251.

Klinenberg, E. (2018) *Palaces for the People*. Crown.

Leyden, K.M. (2003) 'Social capital and the built environment', *American Journal of Public Health*, 93(9), pp. 1546–1551.

Litman, T. (2001). *Generated Traffic: Implications for Transport Planning*. Victoria Transport Policy Institute.

Litman, T. (2021). *The Mobility-Productivity Paradox*. Victoria Transport Policy Institute.

Litman, T. (2022). *The Roadway Expansion Paradox*. Planetizen.

Litman, T. (2023) *Evaluating Public Transportation Benefits and Costs*. VTPI.

Litman, T. (2023) *Evaluating Public Transportation Health Benefits*. VTPI.

Litman, T. (2023) *Transportation Affordability*. VTPI.

Litman, T. (2023) *Transportation elasticities: how prices and other factors affect travel behavior*. Victoria, BC: Victoria Transport Policy Institute. Tillgänglig på: https://www.vtpi.org/elasticities.pdf
Loukaitou-Sideris, A. (1999) 'Hot spots of bus stop crime', *Journal of the American Planning Association*, 65(4), pp. 395–411.

Loukaitou-Sideris, A. (2014) 'Fear and safety in *Transit* environments'.

Lucas, K. (2012) 'Transport poverty and social exclusion', *Journal of Transport Geography*.

Lucas, K. (2019) *Transport and Social Exclusion in Global Cities*.

Mackett, R. (2015) 'Public transport and older people's wellbeing'.

Marcheschi, E., Johansson, M. & Sandberg, M. (2022). 'Residents' acceptance towards car-free street experiments: Focus on perceived qualities of the physical environment and quality of life'. *Transport Findings*.

Matthews, B. et al. (2021) 'Transport poverty in Europe', *European Transport Research Review*.

Melo, P., Graham, D. & Noland, R. (2009) 'A meta-analysis of estimates of urban agglomeration economies', *Regional Science and Urban Economics*, 39(3), pp. 332–342.

Merten, L., Kuhnimhof, T., et al. (2023). 'Impacts of parking and accessibility on retail-oriented city centres'. *Journal of Transport Geography*, 113, 103733.

Mitra, R., & Buliung, R. (2014). *The influence of neighborhood environment and household travel interactions on school travel behavior*. Journal of Transport Geography, 38, 118–129.

Mohammad, S.I., Graham, D.J., Melo, P.C. & Anderson, R.J. (2013). 'A meta-analysis of the impact of rail projects on land and property values', *Transport Policy*, 30, pp. 158–170.

Morency, C. et al. (2019) '*Transit* accessibility and walking levels', *Transport Reviews*.

Mouratidis, K. & Poortinga, W. (2020) 'Built environment, urban vitality and social cohesion', *Landscape and Urban Planning*, 204, 103951.

Nilsson, D., Stjernborg, V. & Fredriksson, L. (2017) *Effekter av kollektivtrafiksatsningar*. Malmö: K2.

OECD (2019) *Inclusive Growth and Transport*.

OECD/ITF (2020) *Income Inequality, Mobility and Access*.

Olstam, J. et al. (2024) *Är dynamiska busskörfält en bra bussprioriteringsåtgärd?* Linköping: VTI.

Owen, A. & Levinson, D. (2015) 'Access Across America'.

Pagliara, F. & Papa, E. (2011) 'Urban rail investments and property values', *Journal of Transport Geography*, 19(2), pp. 200–211.

Preston, J. & Rajé, F. (2007) 'Accessibility, mobility and social exclusion'.

Quddus, M.A., Bell, M.G.H. & Schmöcker, J.-D. (2007). 'The impact of the congestion charge on the retail business in London: An econometric analysis'. *Transport Policy*, 14(5), 433–444.

Saelens, B. & Handy, S. (2008) 'Built environment correlates of walking', *Medicine & Science in Sports & Exercise*.

Sallis, J.F. et al. (2016) 'Physical activity in relation to urban environments', *The Lancet*.

Shaw, B., Watson, B., Frauendienst, B., Redecker, A., Jones, T., & Hillman, M. (2015). *Children's Independent Mobility: A comparative study in England and Germany*. Policy Studies Institute.

Soni, N. & Soni, N. (2016). 'Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area'. *Land Use Policy*, 57, 139–150.

Spacescape, Trivector m.fl. (2023) *Bostadsläget – Slutrapport*.

Stanley, J. et al. (2011) 'Social inclusion and public transport'.

Stephen, A. et al. (2022) *Impact of Dedicated Bus Lanes on Intersection Operations*. Mineta Transportation Institute.

Stevens, M. (2017) 'Land-use and travel behavior impacts on health', *Journal of Transport & Health*.

Suzuki, H., Cervero, R. & Iuchi, K. (2013) *Transforming Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development*. Washington, DC: World Bank.

Suzuki, H., Cervero, R. & Iuchi, K. (2015). *Transforming cities with transit: Transit and land-use integration for sustainable urban development*. Washington, DC: World Bank.

Suzuki, H., Murakami, J., Hong, Y. & Tamayose, B. (2015) *Financing Transit-Oriented Development with Land Values*. Washington, DC: World Bank.

Trafikanalys (2020). *Transportfattigdom och tillgänglighet i Sverige*. Rapport 2020:8.

Transportation Alternatives (2006). Necessity or Choice? Why People Drive in Manhattan

UITP (2017) *Public Transport: Catalyst for Social Inclusion*.

UN-Habitat (2013) *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013*.

VTI (2017). *Barns och ungas resor – förutsättningar för självständig mobilitet*. VTI rapport.

Wen, L. M., Orr, N., Bindon, J., & Rissel, C. (2010). Driving to work and overweight and obesity: findings from the 2003 New South Wales Health Survey.

Wener, R. & Evans, G. (2007) *A Morning Stroll: Levels of Physical Activity in Car and Mass Transit Commuting.*

WHO (2018). *Global Action Plan on Physical Activity 2018–2030*. World Health Organization.

WHO (2021) *Urban Transport and Health: A Review of Evidence*.

Woodcock, J. et al. (2009) 'Health and climate change: benefits of active transport', *The Lancet*.

World Economic Forum (2024–2025) Artiklar om urban mobility, bl.a. om Helsingfors, Amsterdam och Singapore som ledande mobilitetsstäder.

Yoshimura, Y. (2022). 'Street pedestrianization in urban districts: Economic impact on retail stores at the neighborhood level'. *Cities*.

Zahnow, R. & Corcoran, J. (2024) 'Reimagining the familiar stranger as a source of security: Generating guardianship through everyday mobility', *Security Journal*, 37(3), pp. 432–450.